

Date de dépôt : 5 septembre 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Caroline Marti, Pierre Vanek, Pascal Spuhler, Thomas Wenger, Jean Batou, Salima Moyard, Christian Flury, Daniel Sormanni, Roger Deneys, Jean-Charles Rielle, Jean-Marie Voumard, Sandro Pistis, Nicole Valiquer Grecuccio, Christian Decorvet, François Baertschi, Sandra Golay, Lydia Schneider Hausser, Romain de Sainte Marie, Jean-François Girardet, Salika Wenger, Jocelyne Haller, Claire Martenot, Olivier Baud, Cyril Mizrahi, Christian Zaugg modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) (*Compensation des baisses de tarifs*)

Rapport de majorité de M^{me} Caroline Marti (page 1)

Rapport de première minorité de M. François Lance (page 31)

Rapport de seconde minorité de M. André Pfeffer (page 33)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité du PL 12128 lors de ses séances des 13, 20 et 27 juin et du 29 août 2017 sous la présidence de M. Bernard Riedweg et en présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat. La commission remercie M. David Favre, directeur général des transports, M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et M^{me} Marion Guillot, ingénieure, pour leur expertise. La commission remercie également

M. Vincent Moret et M^{me} Vanessa Agramunt, procès-verbalistes, pour la qualité de leur travail.

Présentation du projet de loi par M^{me} Caroline Marti, première signataire

M^{me} Marti rappelle le contexte dans lequel s'inscrit ce projet de loi. En 2014, le peuple a accepté l'initiative 146 relative à la baisse des tarifs des TPG. La réponse du Conseil d'Etat face à cette décision populaire fut de baisser les prestations, puis, quelques mois plus tard, de réaugmenter les tarifs en déposant le projet de loi 11805. La Commission des transports avait alors discuté d'un compromis dans le but de limiter la hausse des tarifs et d'augmenter parallèlement la subvention accordée aux TPG. Ce compromis qui a malheureusement été refusé par la commission et la plénière du Grand Conseil aurait évité le lancement d'un référendum et le débat sur le financement des TPG aurait été clôt. Un débat qui reste donc ouvert puisque la hausse des tarifs proposée par le Conseil d'Etat et soutenue par une majorité du Grand Conseil a été refusée par le peuple en juin 2017.

M^{me} Marti estime donc que le message de la population est très clair ; il ne veut pas de hausse des tarifs, ceux-ci ne peuvent donc plus être pris comme variable d'ajustement de l'équilibre budgétaire des TPG. Par ailleurs, les baisses de prestations ne sont politiquement pas acceptables, car, pour opérer un véritable transfert modal des transports individuels motorisés à d'autres modes de transports plus durables, il est nécessaire de rendre les transports publics plus attractifs en développant leur offre.

Par ailleurs, M^{me} Marti remarque que la proposition de M. Barthassat de supprimer un tram 12 sur deux entre les arrêts « Augustins » et Carouge suite à la dernière votation a soulevé de vives critiques et, ce, jusque dans son propre camp. Le Conseil d'Etat a par ailleurs refusé cette proposition.

Finalement, M^{me} Marti explique que les économies internes à la régie publique prônées par le ministre des transports ne permettront pas d'équilibrer le budget des TPG. En effet, la majeure partie des charges des TPG se rapportent à la masse salariale. Comme il n'est pas acceptable de péjorer les conditions de travail des employé-e-s, les initiants ont choisi d'agir sur la dernière variable d'ajustement du budget des TPG, à savoir la subvention de l'Etat qu'il convient d'augmenter.

M^{me} Marti passe ensuite en revue le projet de loi, article par article. Le premier alinéa ne fait que rappeler dans la loi genevoise la teneur de l'article 28 de la loi fédérale sur le transport des voyageurs (LTV) qui impose à l'Etat de couvrir les frais non couverts des prestations de transports qu'il a commandées. L'alinéa 2 s'attaque à la problématique des augmentations tarifaires décidées

par l'Union des transports publics (UTP). Les initiants considèrent que le canton doit, pour des questions d'autonomie et pour maintenir les tarifs plébiscités par le peuple, augmenter sa subvention aux opérateurs de transports. L'al. 3 précise que, en cas de hausse des tarifs, la hausse des recettes engendrées soit utilisée pour développer l'offre de transport et non pour réduire la subvention accordée aux TPG. L'al. 4 prévoit une compensation financière automatique de la part de l'Etat en cas de baisse de tarifs afin de maintenir l'offre de prestations. L'al. 5 propose d'instaurer une offre de base ou offre plancher, calculée en places par kilomètre basée sur l'offre en vigueur en 2014. Ce mécanisme a pour but d'éviter que la baisse des tarifs votée en 2014 dans le cadre de l'initiative 146 ne se répercute sur l'offre actuelle. En conclusion, ce projet de loi permet de construire un dispositif qui est durable. La seule possibilité pour assurer l'offre de prestation sur le long terme est de voter ce projet de loi.

Questions des commissaires et discussions

Historique

Un député (PLR) indique que le PLR est en totale opposition avec ce projet de loi. Par ailleurs, il rappelle que, lorsque la commission avait entendu M. Spielmann (initiant de l'initiative 146) au sujet du projet de loi augmentant les tarifs, ce dernier avait assuré la tenue d'un référendum contre la hausse des tarifs à moins que cette hausse puisse se justifier par une augmentation de l'offre. Il refuse donc l'interprétation de M^{me} Marti qui tente de faire porter la responsabilité du référendum sur celles et ceux qui ont refusé un compromis sur la hausse des tarifs.

M^{me} Marti conteste vigoureusement la lecture du député (PLR) puisque M. Spielmann n'avait absolument pas dit cela. Elle rappelle que si l'AVIVO a soutenu le référendum contre la hausse des tarifs, le référendum a été lancé non par l'AVIVO mais par les partis.

Un député (Ve) relève que M^{me} Marti affirmait regretter qu'un compromis n'ait pas été trouvé. Il demande pourquoi ne pas avoir cherché cette solution de compromis plutôt que de déposer ce projet de loi.

M^{me} Marti explique que ce compromis avait du sens il y a un an mais que, depuis, le peuple a une nouvelle fois refusé l'augmentation des tarifs. Le compromis était possible à court terme avant la votation. Ce n'est désormais plus possible.

Le député (Ve) résume qu'elle préfère un projet de loi ne développant pas l'offre à un autre projet qui aurait permis un tel développement.

M^{me} Marti répond négativement. S'il a une proposition d'amendement à ce projet de loi pour augmenter les prestations, elle le votera très volontiers. C'est un projet de loi qui se veut minimal et dont le but est d'éviter les baisses de prestations actuelles.

Mécanisme du projet de loi

Un député (PLR) demande si c'est à l'Etat de Genève de payer la Confédération, car Genève propose des tarifs beaucoup plus faibles qu'ailleurs. M^{me} Marti lui demande ce qu'il propose pour éviter cela. Il n'est pas possible d'augmenter les tarifs inscrits dans la loi. Une baisse des prestations n'est pas souhaitable ni souhaitée par la population. L'objectif de ce projet de loi vise uniquement à assurer l'offre actuelle.

M. Pavageau précise que Genève ne verse pas directement d'argent à la Confédération mais que cette dernière les oblige à payer les opérateurs, car la loi fédérale sur le transport de voyageurs impose une compensation si les recettes liées aux tarifs ne couvrent pas les prestations commandées.

Un député (Ve) explique que son parti est en principe opposé aux mesures automatiques, car les montants alloués à une politique publique doivent rester le choix d'une majorité politique. Les lois qui limitent la marge de manœuvre des parlementaires ne fait pas partie de leur vision politique. Par ailleurs, il pense que l'al. 2 ouvre la porte à de nouvelles baisses des tarifs.

M^{me} Marti explique que ce n'est pas le but de ce projet de loi. L'objectif étant uniquement de maintenir une offre minimale.

Le député (Ve) demande comment s'appliquerait le mécanisme prévu à l'art. 2 du projet de loi.

M. Pavageau explique que, comme l'Union des transports publics a décidé d'une augmentation des tarifs de 3% au niveau national, la non-augmentation des tarifs à Genève oblige l'Etat à compenser ce manque à gagner. Les recettes liées à la vente de titres de transport se chiffrent à 150 millions, Unireso nous envoie une facture de 4,5 millions (3% de 150 millions). Ils répartissent ensuite cette facture entre les TPG, les CFF et les Mouettes. La clé de répartition entre les opérateurs est la suivante : 92,3% pour les TPG, 7% pour les CFF et 0,5% pour les Mouettes.

M. Pavageau indique qu'Unireso leur a écrit en novembre dernier pour les avertir que ce mécanisme s'appliquerait dès le 16 décembre 2016. Il est donc nécessaire de voter un crédit supplémentaire pour le montant à verser pour l'année 2017. Pour 2018, ce montant sera intégré au budget ordinaire de l'Etat.

Pour les années suivantes, cela nécessitera une modification du contrat de prestations par le biais d'un avenant.

Un député (Ve) relève qu'ils sont obligés de verser cet argent à Unireso. Il demande s'il est possible de demander aux TPG de baisser les prestations à hauteur de ce montant, afin de ne pas devoir payer ce montant supplémentaire. M. Pavageau acquiesce mais précise que cela signifierait couper l'équivalent de 4,2 millions de prestations en plus.

Le député (Ve) résume que c'est l'alinéa 2 du projet de loi qui imposerait à l'Etat de verser un tel montant à Unireso.

M. Pavageau dit que ce versement intervient peu importe cet alinéa conformément à l'art. 28 de la LTV et l'art. 10 du contrat de prestations.

Le député (Ve) constate alors que les alinéas 1 et 2 correspondent à ce qui est déjà inscrit dans la LTV. Il demande si l'Etat devra compenser la totalité des coûts dans le cas d'une gratuité des TPG.

M. Pavageau confirme. Cette compensation devra intervenir indépendamment de ce PL puisqu'elle résulte d'une relation contractuelle avec les opérateurs.

Un député (PDC) explique que ce projet de loi donne l'impression que l'Etat ne pourra plus adapter les tarifs et que le Grand Conseil est muselé. M^{me} Marti lui répond que son interprétation est fautive, car le projet de loi ne supprime pas la possibilité pour le Grand Conseil d'augmenter les tarifs des TPG. Le Grand Conseil aura donc toujours la possibilité d'augmenter les tarifs sous réserve de l'approbation par le peuple en cas de lancement d'un référendum.

Le député (PDC) relève que ce n'est pas toujours la population qui décide d'augmenter les tarifs. Dans l'hypothèse d'une décision unanime du Grand Conseil qui n'est pas suivie d'un référendum, le peuple ne se prononcera pas là-dessus. Ce n'est pas un référendum obligatoire.

M^{me} Marti acquiesce. Elle indique que ce projet de loi ne change absolument pas cette prérogative du Grand Conseil.

Un député (UDC) demande si l'art. 3A al. 3 ne désresponsabilise pas la direction et le conseil d'administration des TPG vu que la raison même de leur existence est de gérer de façon optimale leurs services.

M^{me} Marti réfute cette façon de voir. Elle rappelle que le conseil d'administration ne peut pas décider de changer les tarifs puisque ceux-ci sont inscrits dans la loi. Cette décision leur est donc imposée. Elle estime qu'ils n'ont pas à assumer les conséquences de ce choix. Il n'y a pas de raison de leur faire porter une quelconque responsabilité à ce sujet.

Equilibre entre tarifs et offre de prestations

Un député (PLR) demande si l'auteure du projet de loi ne pense pas que l'acceptation de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée ne devrait pas obliger les TPG à revoir leurs prestations à la baisse.

M^{me} Marti affirme que la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée a pour but de favoriser le transfert modal du transport individuel motorisé vers les transports collectifs pour les trajets entre la périphérie et le centre de l'agglomération. Baisser les prestations irait à l'encontre de l'esprit de cette loi.

Un député (PLR) demande ce qu'il se passerait si les transports publics étaient gratuits. En effet, il se demande si, ce projet de loi, ce n'est pas mettre la main dans l'engrenage en vue des transports publics gratuits.

M^{me} Marti répond qu'effectivement, dans le cas d'une gratuité des transports publics, ce projet de loi imposerait à l'Etat de payer la totalité des prestations sans baisse de l'offre. Néanmoins, le peuple a certes accepté de baisser les tarifs, mais pas de les rendre gratuits.

Un député (Ve) demande à quel rythme les tarifs des transports publics augmentent dans les autres villes de Suisse et à Genève.

M. Pavageau explique que la précédente augmentation décidée par l'Union des transports publics est intervenue il y a quatre ans. Par ailleurs, chaque ville augmente ses tarifs à un rythme qui lui est propre.

M. Favre ajoute que la politique en Suisse alémanique est d'effectuer des augmentations faibles mais régulières. Les CFF se rendent compte qu'il n'est plus forcément possible d'augmenter à ce rythme. Genève s'est donc détachée de cette pratique.

Un député (Ve) demande alors si les augmentations décidées par l'UTP sont régulières.

M. Pavageau indique que ces augmentations étaient de 5,2% en 2012, 2,9% en 2014 et 3% en 2017.

M. Favre ajoute que ces augmentations étaient plus régulières il y a quelques années. Pendant un certain temps, ces augmentations intervenaient chaque année. Maintenant, ce rythme a diminué. L'alimentation du fonds ferroviaire oblige les opérateurs à verser de l'argent aux CFF à travers le coût du sillon. C'est cela qui a engendré des répercussions massives avant la mise en place du fonds FAIF. C'est un choix de la Confédération de faire contribuer l'usager au fonds FAIF.

Un député (Ve) rappelle que son parti défend une augmentation de l'offre. Il estime que ce projet de loi encouragerait ceux qui veulent baisser les tarifs à le faire.

M^{me} Marti comprend cette remarque. Elle indique que le but est de fixer un seuil de prestations au-dessous duquel il n'est pas possible de descendre. Elle rappelle que les transports collectifs constituent un service public minimum qui doit être assuré par l'Etat. Elle rappelle que l'al. 3 parle d'une augmentation des tarifs. Rien n'empêche donc de développer l'offre de prestations au-delà de ce seuil.

Un député (UDC) demande si pérenniser les prestations des TPG par cette perfusion financière n'enlèvera pas tout dynamisme et toute possibilité de développement et d'adaptation de l'offre. A titre d'exemple, vu que le réseau s'étendra de plus en plus en dehors du territoire genevois, il ne sera plus possible de rééquilibrer les tarifs. Ils seront également totalement bloqués pour sous-traiter les prestations.

M^{me} Marti répète que ce projet de loi introduit un niveau de prestations plancher et non pas un plafond. Les TPG pourront toujours développer leur offre du moment que les moyens leur en sont donnés. Il y a une volonté politique de ne pas faire trop peser le prix des TPG sur les usagers et d'assurer une part de ce financement par l'Etat. C'est un service public indispensable à la population et c'est une façon de concrétiser un droit aux transports. L'ensemble des citoyens ont besoin quotidiennement d'une offre de transports collectifs importante.

Un député (S) demande une copie du courrier de la Confédération concernant l'exigence d'une couverture des coûts d'au moins 50%. Il relève ensuite qu'il y a trois variables auxquelles il est possible de toucher : les prestations, les tarifs et la subvention. Il demande tout d'abord si ce projet de loi ne permettra plus aux TPG d'optimiser leurs lignes.

M^{me} Marti répond que la formulation de l'al. 5 permet de réduire l'offre sur un type de ligne afin de l'augmenter sur d'autres lignes. Une optimisation du réseau reste donc possible en fonction de la libre appréciation des TPG. C'est l'offre globale des TPG qui ne pourra plus être réduite.

Un député (S) remarque que ce projet de loi ne règle pas l'augmentation des transports publics, mais il amène un filet de sécurité qui évitera toute baisse de prestations en cas de baisse des tarifs. Il estime que c'est une bonne chose, car cela permet de maintenir l'offre d'aujourd'hui. Ce projet de loi ne s'oppose pas à une éventuelle hausse des tarifs. Il demande comment seront financés les 40 à 50 millions du Léman Express. Quoi qu'il en soit, ce projet de loi n'interdit pas une hausse des prestations.

M^{me} Marti confirme que des nouveaux moyens seront nécessaires lors de l'arrivée du Léman Express. Le Grand Conseil pourra décider d'augmenter la subvention ou les tarifs.

Possibilités d'économies aux TPG

Un député (PLR) estime qu'il est possible de demander encore et encore des économies aux TPG, mais cette solution n'est pas viable à long terme. Il serait néanmoins imaginable de faire des économies sur le renouvellement des véhicules.

M. Pavageau précise que l'âge moyen des véhicules est plus faible que dans les autres villes suisses mais que l'âge d'utilisation est plus important que dans les villes de Bâle et Zurich par exemple.

Un député (PDC) est d'accord qu'il n'est plus possible de demander des efforts aux TPG. Il y a peut-être encore des mesures d'économies à faire, mais ce sont des professionnels et il faut les laisser gérer ce qu'ils font.

M. Barthassat indique que des mesures d'économies avaient été annoncées dans le fascicule officiel des votations si l'augmentation des tarifs n'était pas acceptée par le peuple. Au lendemain du vote populaire, des voix se sont élevées contre la mise en place de ces mesures d'économies. Son département a alors demandé aux TPG de créer une task force qui permettra de conserver l'offre ainsi que les lignes express. A son sens, il n'est pas possible de dire à la population qu'on va prendre de l'argent dans les caisses suite à la votation. Il faut également savoir qu'il ne sera pas possible de demander indéfiniment des économies aux TPG. C'est exactement la réflexion qu'il faut avoir dans cette commission et au Grand Conseil ; il faut faire attention aux endroits où l'argent sera pris. En attendant, la task force est mise en place aux TPG pour voir de quelle manière il est possible de les rendre plus efficaces. Néanmoins, ils ne font que repousser le bouchon. Il faut avoir une réflexion tout en gardant à l'esprit qu'il faudra rapidement trouver des solutions.

Un député (PLR) n'est pas convaincu par la proposition d'intégrer du wifi et des prises USB dans les bus. Il demande à M. Barthassat si cela ne pourrait pas justement amener le peuple à refuser une hausse ultérieure nécessaire dans la perspective du CEVA.

M. Barthassat explique que les buts donnés aux TPG sont multiples. Différents sondages ont été faits auprès de la population pour apporter des idées. Trente personnes ont été désignées pour apporter des idées originales afin d'améliorer les TPG. Des personnes se sont rendu compte que les jeunes demandent énormément de pouvoir accéder à des prises pour pouvoir charger leurs appareils par exemple. Cette idée a été retenue. Concernant le wifi, c'est

une petite mesure qui ne coûte pas beaucoup d'argent. Ce sont des petites mesures qui offrent des services supplémentaires, ce qui plaît à la population.

Financement et coût de la mesure

Un député (Ve) et un député (PDC) remarquent que l'al. 3 et 5 prévoient une potentielle augmentation de l'offre. Il demande si elle peut donner des chiffres quant aux conséquences financières de l'al. 5.

M^{me} Marti indique que ce complément devrait se situer autour de 10 millions étant donné que la baisse des tarifs de 2014 a rencontré une perte de recettes de l'ordre de 10 millions.

M. Pavageau confirme la justesse de ce chiffre.

M^{me} Marti ajoute que le Grand Conseil a déjà voté des projets de lois dont les conséquences financières étaient nettement plus importantes que 10 millions.

Un député (UDC) affirme que tout le monde est d'accord pour faire augmenter les prestations des TPG. Néanmoins, en lisant ce projet de loi, il a l'impression qu'ils veulent imposer un type de moyens pour financer les transports publics. Il demande si cela ne les empêchera pas d'arriver à leurs fins.

M^{me} Marti confirme que ce projet de loi est basé sur le fait que les tarifs ne sont plus une variable. Le maintien ou le développement de l'offre ne doit pas passer par une augmentation des tarifs.

M. Barthassat rappelle que le CEVA sera mis en place en 2019, ce qui engendrera 40 à 50 millions de coûts de fonctionnement supplémentaires par année. La Confédération a averti que, s'ils ne pouvaient pas assurer 50% des coûts totaux des TPG, elle reverrait ses subventions. Le jour où le Léman Express arrivera, il faudra demander 5-6 millions de plus à la Confédération et nous ne sommes de loin pas sûrs de les obtenir. Il faudra donc soit revenir avec une quatrième votation pour une augmentation des tarifs, soit prendre l'argent dans la caisse de l'Etat. Tant qu'ils sont en discussion avec la commission, les mesures seront suspendues. Quoiqu'il en soit, prendre de l'argent dans la caisse ne sera pas suffisant.

Un député (S) indique qu'il s'agit d'une vision socialiste d'affirmer que la variable impôt est très importante, vu qu'ils sont payés en fonction de la capacité contributive. Il y a donc une justification au fait que les contribuables pourront payer en grande partie des prestations de base. Même ceux qui n'utilisent pas les transports publics bénéficient de leur utilisation par les autres citoyens, car cela améliore la qualité de l'air et diminue le bruit.

Temporalité

Un député (PDC) estime qu'ils sont nombreux autour de cette table à soutenir le développement des transports publics. Il pense qu'il faut avoir une vision à long terme et trouver des solutions pour financer les TPG. Il demande si c'est le bon moment pour déposer un tel projet de loi ou s'il ne serait pas plus opportun de réfléchir à un financement sur le long terme. Il aimerait savoir ce qu'il va se passer ces prochains mois et comment tenir jusqu'en 2018.

Un député (UDC) estime que, vu que l'art. 3A al. 1 et 2 fait partie du contrat de prestations et vu que le Conseil d'Etat va combler les trous 2017-2018, ce projet de loi perd de son utilité.

M^{me} Marti estime au contraire que la temporalité est bonne. Le refus de la hausse des tarifs le 21 mai les oblige à trouver une solution. Attendre le contrat de prestations et continuer d'avoir une projection de financement sur un, deux ou quatre ans n'est pas une bonne idée. Une gestion à la petite semaine n'est pas responsable, il faut effectivement une vision à long terme, ce que propose ce projet de loi.

Audition des Transports publics genevois

M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente, M. Denis Berdoz, directeur général, et M. Jérôme Dumont, directeur finances et gestion

Pérennité de l'offre

Une députée (S) demande si le PL 12128 tel qu'il est rédigé permettrait de développer les prestations.

M. Berdoz répond par l'affirmative.

Elle demande ensuite comment le ratio « places par kilomètres » (PK) est calculé. Elle demande également si ce calcul serait fiable pour déterminer le montant nécessaire pour revenir au niveau de l'offre de 2014.

M. Berdoz répond par l'affirmative. Ils connaissent les données pour 2014 et peuvent ainsi chiffrer le coût d'une offre supplémentaire. Par ailleurs, il indique qu'il y a plusieurs indicateurs pour mesurer l'offre. Il y a le nombre de places/kilomètre offertes. Cela correspond au nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule multiplié par le nombre de places offertes par le moyen de transport (bus ou tram). Il est également possible de regarder le nombre de kilomètres parcourus. L'évolution de ces deux indicateurs n'est pas la même. Ils ont réduit l'offre aussi bien en PK qu'en kilomètres parcourus. Cette baisse a néanmoins été plus marquée en kilomètres. Ce sont en particulier les trams qui ont fait l'objet d'optimisation. En réduisant le nombre de kilomètres parcourus par un tram, le nombre de PK réduits est un peu plus important.

Un député (Ve) demande si les TPG sauraient comment développer l'offre dans le cas où le crédit supplémentaire était voté.

M. Berdoz explique qu'ils ne pourraient pas développer une offre complémentaire avant les changements d'horaires en décembre. Il n'est pas possible de modifier tout cela sur un cap si court.

Possibilités d'économies aux TPG

Un député (PLR) demande s'il serait possible de changer tous les arrêts fixes en arrêts sur demande pour faire des économies.

M. Berdoz confirme que c'est possible. C'est quelque chose qui est à l'étude. Il faut simplement tenir compte du fait que les bus ne doivent être ni en retard ni en avance, ce qui peut être compliqué en campagne. C'est tout de même une piste d'économie qui est étudiée avec le département.

Un député (UDC) demande s'il ne serait pas intéressant de collaborer avec d'autres grandes entreprises afin d'étudier des possibilités d'économies.

M. Berdoz explique qu'ils collaborent avec des grandes entreprises pour analyser les déplacements professionnels des employés et connaître leurs besoins en matière de transports.

Un député (PLR) à trois propositions d'économies et aimerait l'avis des TPG à ce propos : rétablir les zones tarifaires, augmenter les heures de conduite de 38 à 40 heures pour les nouveaux conducteurs et supprimer les rabais pour l'Etat, notamment ceux accordés au DIP.

M. Berdoz indique que ce sont des sujets abordés à l'interne des TPG avec le conseil d'administration ainsi qu'avec le département. Concernant la modification des zones tarifaires, il y a des possibilités à l'horizon de la mise en service du CEVA. Il confirme que les TPG offrent certaines prestations à perte au DIP, mais il laisse le député seul juge à ce propos. Concernant les horaires de travail, c'est un sujet très sensible notamment en vertu de la présence syndicale aux TPG. Les conditions de conduite se péjorant à Genève, il serait de ce fait difficile de demander aux chauffeurs de conduire plus longtemps.

Un député (PLR) ainsi que son parti sont concernés par la situation des TPG suite aux baisses des tarifs. Ces solutions doivent être étudiées et il ne voit pas pourquoi la présence syndicale les empêcherait d'avoir leur propre vision.

Gestion et gouvernance

Une députée (S) demande si ce PL aurait un effet apaisant, notamment en matière de gestion, vu qu'ils ont régulièrement été confrontés à des aléas financiers ces dernières années.

M. Berdoz explique que ce qui peut être fixé à moyen terme plutôt qu'à court terme permet de mieux travailler. Une stabilité des budgets ne poserait évidemment aucun problème. Les TPG peuvent s'adapter, réagir et ainsi fonctionner tel que c'est le cas maintenant. Le contrat de prestations fixe un cadre, mais il serait certainement positif pour l'entreprise d'avoir un horizon un peu plus lointain.

Un député (PLR) explique que le PL 12128 ne propose pas une hausse de l'offre mais en évite une baisse. Il demande si instaurer un mécanisme automatique de compensation n'équivaudrait pas à supprimer toute responsabilité de la direction des TPG.

M. Berdoz explique qu'ils doivent dans tous les cas négocier avec l'Etat afin de fixer le niveau des objectifs, que les moyens soient élevés ou faibles. C'est le but du contrat de prestations actuellement en vigueur ou du futur contrat de prestations. Il partage donc l'opinion selon laquelle il faut toujours du défi pour que les gens fournissent leurs meilleures prestations et il pense que cela peut se faire à travers le contrat de prestations.

Un député (UDC) relève que les TPG maîtrisent bien les coûts d'exploitation. Il a néanmoins l'impression qu'il laisse au législateur les prérogatives du développement du réseau. Il estime que cela n'est pas satisfaisant. Il indique au surplus qu'une conférence mondiale à propos des transports publics a eu lieu à Montréal et il demande si les TPG suivent ce genre d'évolution.

M. Berdoz indique que le développement du réseau n'appartient selon lui pas au législateur, mais un petit peu à la direction des TPG et de façon importante à la DGT. Concernant les développements à venir, il s'est rendu à Montréal et était fasciné par la vitesse à laquelle les transports publics se développent. La question des véhicules autonomes était abordée lors de ce grand meeting. Ils participent à ces évolutions avec d'autres opérateurs et avec certains fournisseurs.

Un député (UDC) remarque que tous les instituts de droit public ont un contrat de prestations avec l'Etat, à l'instar des HUG. Néanmoins, il n'y a pas un tel report sur le législatif comme c'est le cas pour les TPG. Il demande s'il ne faudrait pas changer le contrat de prestations. Il pense que ce système n'est pas très satisfaisant.

M. Favre se dit surpris par ce discours. Tous les réseaux du monde fonctionnent de la même façon et sont ainsi subventionnés. Le taux de couverture peut être au mieux de 50%. Il ne s'agit donc pas d'une question de non-réactivité des TPG. Il est logique que cette entreprise ne puisse pas être rentable. C'est pour cela qu'ils bénéficient d'un monopole. Concernant la question de la gouvernance, les établissements publics autonomes ne fonctionnent pas tous avec un conseil d'administration. C'est un choix du législateur genevois. Concernant les tarifs, les TPG n'ont même pas le choix des recettes vu que les tarifs sont fixés dans la loi. Ils ne peuvent donc qu'exprimer leurs souhaits et le Conseil d'Etat doit ensuite déposer un projet de loi pour agir.

M^{me} Hornung-Soukup ajoute que le conseil élabore un plan avec une vision à 2030. Ils sont totalement conscients des changements qui ont lieu en matière de transports en général. Ils étudient toutes les possibilités. Le contrat de prestations stipule une obligation de développer les machines à tickets. Or entre 30% et 40% des billets sont vendus par SMS. Le contrat de prestations est donc déjà dépassé, car les réalités évoluent très vite.

Un député (S) demande à M^{me} Hornung-Soukup son appréciation quant aux TPG et aux pistes qu'elle pourrait mettre en œuvre au sein des TPG.

M^{me} Hornung-Soukup a été impressionnée par ce qu'elle a appris sur les TPG. Néanmoins, il y a des blocages et des lenteurs au sein de l'entreprise. Le conseil d'administration fait un bon travail pour aborder certains rêves en matière de transports. Ils traitent également beaucoup le sujet des économies possibles. La décision du peuple genevois les a déçus. Ils gardent tout de même ces rêves en vue. Le TOSA est un projet très innovant. En voyant le développement du grand Genève, notamment en relation avec le Léman Express, les TPG ont un très grand rôle à jouer pour multiplier les connexions.

Coût et financement de la mesure

Un député (Ve) demande s'ils arrivent à évaluer le montant du complément de subvention nécessaire à la réalisation de l'art. 3A al. 5 du PL 12128.

M. Dumont dit qu'il peut calculer cela facilement, mais ne peut pas répondre sur le moment.

M. Berdoz relève qu'ils ont perdu 10 millions de recettes suite à la baisse des tarifs en 2014. L'ordre de grandeur se situe donc à ce niveau. Pour retrouver le niveau d'offre de 2014, il faudrait ajouter l'effet des différentes réductions effectuées depuis 2014. Le résultat serait ainsi un peu plus élevé que 10 millions.

(Les TPG ont répondu ultérieurement par mail que le montant nécessaire pour revenir à l'offre des prestations de 2014 se situe entre 20 et 25 millions de francs).

Un député (Ve) demande si un déficit interviendrait obligatoirement dans le cas où l'ensemble des propositions étudiées par la commission étaient refusées.

M. Berdoz indique que l'exercice 2017 sera largement déficitaire bien que les mesures d'économies permettront l'obtenir des comptes légèrement meilleurs que ce qui était prévu. Ce sont en tout cas les tendances qui se dessinent en mai 2017.

Augmentation de la fréquentation

Un député (PDC) relève que les tarifs TPG sont les plus bas de Suisse. Il demande ainsi s'il ne faudrait pas faire de la publicité sur cette base.

M. Berdoz confirme qu'ils ont l'ambition de développer leur promotion commerciale tout en promouvant que les TPG proposent des prestations de qualité avec des tarifs bon marché. Ils entendent également faire ces démarches auprès des entreprises.

Audition d'Unireso

M. Christoph Stucki, président, et M. Rémy Bürri, responsable d'Unireso

Prise de position d'Unireso

M. Stucki informe les députés que la LTV prévoit d'ores et déjà à son article 28 un mécanisme de compensation. C'est un article essentiel pour les opérateurs. Si une communauté tarifaire propose une augmentation des tarifs et que cette dernière est refusée, le manque à gagner est supporté par les collectivités. En effet, l'article 28 prévoit que les opérateurs, respectivement la communauté tarifaire doit recevoir ce qu'elle aurait reçu avec l'augmentation tarifaire. La LRTP prévoit une harmonisation des prestations à son article 3. Cette loi permet d'appliquer l'article 28 LTV. L'article 6 du contrat de prestations entre Unireso et l'Etat traite des tarifs et prévoit également un mécanisme de compensation en cas de refus d'augmentation des tarifs. Ils ont envoyé une lettre à M. Barthassat le 2 juin 2017 suite à la votation et ont rappelé ce qui vient d'être présenté. Ainsi, ils ont réclamé un montant de 4 533 270 F pour 2017 et de 4 610 396 F pour 2018. Ils ont proposé une modification du plan financier quadriennal en ajoutant l'indemnité pour perte de recettes induite pour la communauté tarifaire intégrale. Le département a élaboré un projet de loi et l'a présenté au Conseil d'Etat. Néanmoins, ce dernier

l'a refusé. Il estime que ce projet serait parfait, car il répond à toutes les exigences légales et réglementaires. Il y a trois ans, les TPG ont proposé entre 8 et 9 millions de francs de compensation suite à l'IN 146, ce qui a été intégré dans le plan financier quadriennal. Néanmoins, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont plafonné la subvention des TPG. Ainsi, la compensation n'a pas pu être versée totalement, ce qui a engendré des baisses de prestations.

Discussions

Mécanisme de compensation prévu dans le PL 12128

Une députée (S) demande ce qu'Unireso pense du PL 12128.

M. Bürri relève qu'il existe d'ores et déjà tout ce qu'il faut. L'art. 28 LTV est largement suffisant. Le problème à Genève est que les TPG appartiennent à l'Etat. Ce dernier fait donc ce qu'il veut avec les TPG. Tout cela n'a rien à voir avec Unireso.

Une députée (S) relève néanmoins que ces compensations peuvent être négatives, autrement dit, se traduire par des baisses de prestations. C'est ce que les auteurs de ce projet de loi veulent éviter.

M. Bürri rétorque que ce projet de loi contient un effet pervers. Il est toujours nécessaire de pouvoir discuter et négocier avec les opérateurs dans chaque situation. Un automatisme créera des problèmes et embarrasse Unireso quant aux tarifs allant au-delà de Genève. En gardant un tarif volontairement bas, le saut tarifaire est important en changeant de canton. Les constructions tarifaires du niveau national sont imbriquées et Genève est montrée du doigt quant à cette non-harmonisation.

Une députée (S) relève que la situation a changé, que le peuple ne veut pas d'augmentation des tarifs et qu'il faut en prendre acte.

M. Stucki répond qu'il faut dans ce cas augmenter ce qui est distribué aux TPG dans la subvention de base. Il ne faut pas instaurer un mécanisme automatique. Il a l'impression qu'elle se méfie du fait qu'Unireso ne demandera pas l'argent nécessaire à l'Etat. Il faut pouvoir discuter de chaque situation, ce qu'un mécanisme automatique ne permettrait pas.

Un député (PLR) est stupéfait d'entendre le parti socialiste reprocher de devoir passer devant le peuple lors de chaque modification tarifaire alors que c'est ce qui a été voulu. Il se dit disposé à passer chaque année devant le peuple. Vu tout ce qui a été dit maintenant, il demande s'il est possible de conclure que le PL 12128 est inutile.

M. Stucki relève que le fond de ce projet de loi est intéressant. Néanmoins, au niveau contractuel et légal, il y a d'ores et déjà tout ce qu'il faut. Il faut laisser travailler les entreprises, les communautés tarifaires ainsi que l'Etat.

Une députée (S) remarque qu'il manque une pleine compensation financière vu que la dernière compensation est intervenue sous forme de baisse d'offre. C'est justement ce que le PL 12128 vise à rectifier.

M. Stucki rétorque que ce n'est pas comme cela que le mécanisme national fonctionne. C'est l'Etat qui doit décider ce qu'il veut faire de l'offre dans le canton.

Un député (S) veut justement forcer l'Etat à augmenter l'offre.

M. Stucki indique que cela ne doit pas se faire ainsi et qu'Unireso ne devrait pas être impliqué là-dedans.

Un député (PLR) relève que l'automaticité est déjà dans la loi. Le problème est que l'argent à verser doit être voté par le Grand Conseil. Si cela est refusé, il reste le référendum. Si ce dernier ne passe pas, une baisse des prestations est nécessaire. Le fait d'avoir accepté l'IN 146 est freiné, car la responsabilité est passée du Conseil d'Etat au Grand Conseil. Cette situation a été voulue autant que la baisse des tarifs. Il entend bien ceux qui veulent respecter la volonté du peuple, mais il faut dans ce cas respecter toute la volonté du peuple.

Mécanisme de compensation prévue dans la LTP

Un député (S) demande ce qu'il se passe si l'Etat ne paie pas 4,5 millions de francs aux opérateurs.

M. Stucki répond que l'OFT interviendra et qu'ils n'auront rien besoin de faire.

Un député (EAG) estime qu'une compensation en nature, à savoir une diminution des prestations, serait une façon de tordre la lettre et l'esprit de l'art. 4 LTV. Il trouve surprenant de pouvoir compenser en nature à la place de compenser de façon pécuniaire. Selon lui, supporter des coûts implique un versement d'argent. Ce qui a été fait ne répond donc pas à l'esprit et à la lettre de la loi fédérale.

M. Stucki affirme qu'il faut faire confiance à M. Barthassat, car son projet de loi est parfait.

M. Bürri relève que le terme « planifié » concerne l'offre sur laquelle se mettent d'accord les autorités organisatrices et les opérateurs. Dès le moment où les recettes liées à la vente de titres de transport sont moins élevées que prévu et qu'ils sont d'accord de diminuer l'offre, on considère qu'ils sont ainsi d'accord sur l'offre planifiée. La question du député (EAG) n'est pas anodine.

Ce qui ne serait pas juste, ce serait de maintenir l'offre sans verser l'argent escompté.

M. Pavageau ajoute que, si l'offre initialement planifiée avait été maintenue, les TPG auraient perdu 10 millions de plus chaque année et n'auraient ainsi plus de fonds propres.

Un député (EAG) estime que le terme « planifié » s'applique avant la commande. L'interprétation qui vient d'être apportée dispense clairement le canton de remplir ses obligations. Il maintient son soutien au projet de loi déposé.

M. Bürri ajoute que l'IN 146 est bien tombée par rapport aux négociations concernant le contrat de prestations. En effet, ils ont pu prévoir cette situation et travailler sur deux PFP.

Hausses des tarifs décidées par l'UTP

Un député (S) demande si Unireso est membre de la commission qui décide des hausses de tarifs au niveau fédéral (UTP).

M. Stucki explique qu'une hausse générale s'applique à la communauté tarifaire nationale. Les communautés régionales ne sont pas obligatoirement soumises à ces hausses. Néanmoins, dans le contrat de base, un article prévoit que, lorsqu'une hausse est proposée au niveau national pour le service direct, il faut en général l'appliquer dans les communautés. Il y a donc toujours des communautés qui appliquent en totalité la hausse et d'autres qui ne le font pas. L'année dernière, Genève est allé au-delà de la hausse de 3% décidée au niveau fédéral, vu que celle proposée par le Conseil d'Etat était de 5%. Il faut donc en principe suivre les augmentations nationales. Il indique que M. Michel Joye, directeur des TL, et M. Vincent Ducroz, directeur des TPF, représentent les intérêts romands dans cette commission.

Subvention aux opérateurs membres d'Unireso et financement de l'offre de transports

Un député (PDC) relève que l'indemnité à Unireso court depuis 2015, jusqu'en 2018. Vraisemblablement, cette indemnité n'a pas été versée à Unireso.

M. Stucki explique que ce montant n'est pas versé à Unireso mais directement aux opérateurs. L'Etat a plafonné la subvention attribuée aux TPG, ce qui n'est pas le cas pour les CFF et les Mouettes. La compensation n'a donc pas été versée complètement aux TPG à cause de cela.

M. Pavageau ajoute que l'Etat aurait dû verser aux TPG 215 millions au lieu de 210 millions. Ils ont décidé de continuer à leur donner 210 millions tout en leur demandant de réduire l'équivalent de 5 millions de prestations. Pour ce nouveau dédommagement, ils ne comptent pas appliquer cette méthode.

Une députée (S) indique que la population ne veut pas d'augmentation des tarifs. Elle aimerait savoir ce qu'ils feraient.

M. Stucki affirme qu'il faut justement payer les 4,5 millions.

Une députée (S) rétorque que c'est une solution provisoire.

M. Stucki affirme que ce n'est pas le cas.

M. Bürri ajoute que le mécanisme ne change pas : soit l'offre est couverte par la subvention, soit par des recettes supplémentaires. Si le peuple ne veut pas d'augmentation tarifaire, Unireso écrit au Conseil d'Etat en lui demandant de compenser.

Une députée (S) résume que les articles 28 LTV et 6 du contrat de prestations sont suffisants selon M. Stucki. A leur sens, il faut une augmentation de l'offre des TPG. Vu qu'il affirme qu'il ne faut pas faire cela à travers Unireso, il faudrait donc toujours débattre des différentes situations au Grand Conseil. Elle aimerait justement éviter de faire cela au cas par cas.

M. Stucki répète que certains estimaient que la baisse des tarifs en 2014 augmenterait les recettes. C'était totalement faux, il l'avait prévu. Le système genevois est bon et Unireso demeure persuadé qu'il faut améliorer l'offre des TPG pour accueillir l'arrivée du Léman Express. Pour que l'offre se développe, il faut de ce fait travailler au travers du contrat de prestations.

Gestion et gouvernance

Une députée (S) demande si la menace de référendum sur chaque hausse de tarif crée une incertitude pour les opérateurs.

M. Stucki répond par la négative. Le système en Suisse marche bien, notamment grâce aux contrats de prestations pluriannuels. En principe, une fois qu'un tel contrat a été voté, l'affaire est en marche. Cela fonctionne assez bien à Genève.

Discussions de la commission à la suite des auditions

Prise de position du département

M. Barthassat estime que le PL 12128 ne garantit pas la compensation financière vu que le Grand Conseil peut le refuser. La loi fédérale prévoit déjà passablement de mesures en cas de baisses des tarifs. Ce PL ne prévoit donc

pas grand-chose de nouveau si ce n'est la possibilité d'ouvrir la porte de la gratuité des transports publics.

Il ajoute qu'entre demander aux députés de voter cela et que le Grand Conseil le vote, une incertitude réside. Le Léman Express représentera 40 millions de coûts de plus donc il ne sera pas possible de toujours prendre ce qui est nécessaire dans les caisses.

M. Pavageau abonde dans son sens en précisant que les contrats de prestations conclus avec les opérateurs contiennent d'ores et déjà des clauses en cas de baisse des tarifs. Ce PL formera donc un doublon.

Une députée (S) relève que M. Barthassat affirme que le projet de loi du parti socialiste ne plaisait pas. Elle demande à qui le PL 12128 ne plaît pas, à part au département. En effet, les TPG ont affirmé avoir besoin de moyens financiers supplémentaires et ne se sont pas prononcés quant à la façon de trouver ces mannes.

M. Barthassat affirme qu'ils ne se sont pas prononcés, car les mesures se discutent avec le département, la DGT et le conseil d'administration. Ce dernier est représenté par des fractions politiques. Il n'est pas possible de combler un trou avec la caisse de l'Etat dès qu'il manque de l'argent. Avec les mesures proposées, ils donnent l'image d'être allés chercher plus loin pour trouver des économies. Cette image sera très importante pour la suite. Il faut impérativement y mettre du sien et c'est ce que feront les TPG. Il est possible d'arriver à fonctionner ainsi pour le moment. A titre personnel, il pourrait égoïstement décider de demander plus d'argent au Grand Conseil. Néanmoins, ce n'est pas la bonne solution et il invite les députés à trouver la bonne solution à travers ce qui est proposé ici.

Propositions alternatives du département

M. Barthassat rappelle qu'il a proposé d'imposer une task force aux TPG pour réfléchir à des économies. Il explique que les TPG pensent pouvoir trouver des économies de 2 millions en 2017 et de 3,5 millions en 2018. Il annonce par ailleurs qu'il présentera le lendemain (*21 juin 2017*) deux projets de lois au Conseil d'Etat dont un crédit supplémentaire de 4,5 millions pour l'année 2017.

Une députée (S) demande si le projet de loi qui sera apporté devant le Grand Conseil permettra de maintenir les prestations.

M. Pavageau répond par l'affirmative. La suspension des coupes sera maintenue. D'après leurs calculs, ils pourront offrir plus d'offres, notamment

pour les lignes express. Cela ne permettra néanmoins pas de revenir sur les coupes faites entre 2014 et 2016.

La députée (S) demande ensuite quelles sont les propositions du département pour les prochaines années, vu que ce crédit supplémentaire ne fait que de boucher les trous.

M. Favre explique tout d'abord que certaines coupes ont pris la forme d'optimisations, ce qui n'a pas fait perdre de clients aux TPG. En revanche, s'ils mettent en œuvre les coupes prévues cette année et l'année prochaine, cela fera beaucoup. En compensant les opérateurs à hauteur de 3% au niveau national, les problèmes seront résolus en 2017 et 2018. En 2019, il suffira de faire un avenant au contrat. Par la suite, le contrat de prestations 2020-2024 devra être travaillé avec attention. Ce contrat marquera notamment l'arrivée du Léman Express. Il faudra disposer d'environ 50 millions de francs supplémentaires pour assurer son fonctionnement. Les solutions actuelles concernent du court terme. Une accumulation de petites mesures telles que les balisettes, les arrêts sur demande ou encore le recalibrage des feux permettront d'améliorer les prestations des TPG jusqu'à la fin de ce contrat de prestations. Il faudra ensuite se concentrer sur le nouveau réseau pour permettre de transporter les usagers de gares en gares ou encore rabattre les lignes de campagne sur les gares du Léman Express.

La députée (S) conclut donc que, avec leur plan, il n'y aura pas de nouvelles coupes jusqu'en 2019. M. Pavageau confirme que les coupes sont suspendues et que des améliorations seront mises en œuvre.

Un député (PDC) comprend que M. Barthassat désire garder les prestations et les développer. Un projet de loi sera déposé par le Conseil d'Etat afin d'indemniser les opérateurs. Il a également compris que les prestations ne changeront pas en 2017 et en 2018. Des améliorations seront envisagées. Il demande pourquoi le contrat de prestations suivant commencera en 2020 alors que celui-ci se terminera en 2018.

M. Favre indique qu'un avenant sera proposé afin de prolonger le contrat actuel et de caler le plan d'action des transports collectifs (PATC) avec l'arrivée du Léman Express. Il faudra simplement payer un petit supplément. Le gros changement arrivera lors du prochain contrat.

Comme l'a révélé la presse locale le 22 juin, les deux projets de lois que M. Barthassat a soumis au Conseil d'Etat ont été refusés par ledit conseil lors de sa séance du 21 juin 2017. Il n'y a donc pour l'heure aucun projet d'augmentation de la subvention présenté par le Conseil d'Etat.

M. Barthassat revient en commission après le refus de ses projets de lois par le Conseil d'Etat en expliquant qu'il serait donc bien d'amender en plénière

le PL 12131 (déposé par les Verts) dont l'entrée en matière a été refusée par la commission afin de combler ce qu'il manque, soit 5,7 millions en 2017 et 4,5 millions en 2018.

M. Pavageau présente alors les montants totaux qui pourraient être distribués aux TPG en se basant sur les propositions contenues dans le projet de loi 12131 et des économies proposées par les TPG. Ainsi, le montant alloué aux TPG en 2017 serait de 223 961 394 F et de 217 506 969 F en 2018.

Un député (PLR) demande comment le département peut être sûr d'arriver à de telles économies en 2018.

M. Pavageau explique que cette proposition est issue du département ainsi que des TPG et de son conseil d'administration. Ils sont arrivés à un montant qui est raisonnable. En effet, le département a légèrement ajusté à la baisse le montant des économies proposées par les TPG. A titre d'exemple, la publicité pour les producteurs locaux d'alcool sera désormais acceptée, ce qui rapportera environ 100 000 F en 2017 et 400 000 F en 2018.

Un député (PLR) le remercie pour ces explications mais estime que ces propositions relèvent un peu de la voltige.

M. Pavageau ajoute qu'une décision du Grand Conseil arrivera au plus tôt en septembre. L'objectif fixé avec les TPG est de ne pas appliquer les coupes qui étaient prévues dans le contrat. En 2018, suite au vote du Grand Conseil en septembre 2017, ils auront le temps d'étudier au francs près ce qui a été voté et d'éventuellement mettre en place une l'offre supplémentaire, comme l'extension de la ligne 22.

Un député (PLR) rétorque que les TPG auraient pu économiser 4 millions à la place de 2 millions si ces économies avaient été entamées début 2017.

M. Barthassat indique qu'ils ont attendu la votation. Il ajoute qu'il ne sera pas possible de continuer ainsi pendant des années, car ils sont allés fouiller dans tous les coins pour trouver ces économies.

Un député (PLR) demande comment il est possible d'économiser 2 millions en 2017 alors que les économies n'auront été effectuées qu'à partir de juin 2017.

M. Pavageau revient sur l'exemple pour la publicité. Il indique que TPub estime des recettes supplémentaires de l'ordre de 100 000 F d'ici à la fin de l'année. Ce montant sera de 400 000 F en 2018.

Un député (S) demande si les supports invendus de publicité peuvent être utilisés par Unireso ou les TPG à un prix avantageux. M. Pavageau confirme que TPub met à disposition gracieusement les supports-écrans dans les trams. Le seul coût et la confection du petit film.

Un député (PLR) pense que le refus de la publicité pour l'alcool venait du Grand Conseil. Ce à quoi M. Pavageau répond que la législation fédérale autorise cela.

Une députée (S) demande quelles sont les autres mesures d'économies prévues en 2017. Il lui est répondu qu'il n'y aura plus de systématisation des bornes d'arrêts voyageurs aux arrêts peu fréquentés ce qui représente 50 000 F d'économies en 2017. Des arrêts à la demande seront mis en place ce qui fait qu'un peu de vitesse commerciale sera ainsi gagnée pour environ 200 000 F d'économies en 2017 et 400 000 F en 2018. Elle demande alors si des économies touchent aux conditions de travail des employés. M. Pavageau répond négativement. En 2016, les TPG ont atteint un pic d'absentéisme et ce dernier a diminué de 0,4% depuis le début de l'année. Une telle diminution, quoiqu'infime à première vue, permet d'économiser beaucoup d'argent.

Un député (PDC) aimerait obtenir quelques précisions concernant la décision du Conseil d'Etat sur les économies de 5%. Il demande également si cette coupe est comprise dans le contrat de prestations.

M. Pavageau explique que cela ne concerne que le personnel administratif des TPG. Ces derniers doivent donc faire une économie de 5% de cette masse salariale entre 2016 et 2018. Il indique également que cette coupe a été discutée en cours de contrat de prestations. Il faudra donc intégrer cette décision par un avenant.

Un député (UDC) estime qu'il serait plus sage que la commission reprenne à son compte le projet que M. Barthassat voulait déposer au nom du Conseil d'Etat. Le magistrat lui répond qu'il ne lui est pas possible de le transmettre à la commission.

Application de l'article 28 LTP

Un député (Ve) demande si l'Etat possède une marge de manœuvre quant au paiement à Unireso de la non-augmentation des tarifs. M. Pavageau lui indique que l'Etat est obligé de verser cette compensation, comme l'impose la loi fédérale. S'ils ne paient pas ce qui est dû, les CFF pourront les attaquer et l'OFT pourra retenir ce que Genève doit sur les prestations qu'elle reçoit. Il précise que cela n'est jamais arrivé en Suisse.

M. Barthassat ajoute qu'ils ne sont pas certains d'obtenir les subventions pour le Léman Express. Les 4,5 millions sont facturés à l'Etat et il faut les payer. Ce n'est pas un choix.

M. Pavageau rappelle par ailleurs que le montant officiel demandé par Unireso est de 4,5 millions en 2017 et de 4,8 millions en 2018. Ces montants

sont répartis selon les clés de répartition entre les CFF, les TPG et les Mouettes. Ainsi, sur les 4,5 millions demandés, environ 4,2 millions seront affectés aux TPG.

Prises de position des groupes

Parti démocrate-chrétien

Un député (PDC) comprend les raisons du dépôt de ce PL car tout le monde s'accorde sur la nécessité de trouver des solutions pour financer les TPG. Il souhaiterait parvenir à une entente suite au refus de la nouvelle augmentation des tarifs TPG par le peuple, l'engagement du département de renoncer à couper dans certaines prestations et la présentation du département et d'Unireso indiquant qu'il faut compenser des sommes d'environ 4,1 millions en 2017 et 4,6 millions en 2018 pour maintenir les prestations et être en règle avec les partenaires (Unireso, les Mouettes et les CFF). En ce qui concerne le PL 12128, le député estime que les compensations existent et qu'il serait préférable de convenir d'une négociation plutôt que d'une compensation automatique. Il propose alors de reprendre le PL des Verts en plénière et de l'amender afin de tenir compte du nouveau contrat de prestations qui sera renégocié à partir de 2019.

Union démocratique du centre

Un député (UDC) est d'accord avec les propos du député (PDC). Il ajoute qu'un contrat de prestations existe pour la période 2015-2018 à travers lequel certaines directives ont été mises sur pied et les baisses de prestations ne devraient avoir aucun impact négatif sur les usagers. Il estime qu'il est sage de ne pas changer les règles du jeu, puisque le contrat touche bientôt à sa fin. Dès 2019, un nouveau contrat de prestations va être négocié et le réseau sera certainement modifié. Dans ce cadre, la commission devra prendre ses responsabilités. Il serait donc judicieux de ne pas tout changer en cours de route et de maintenir les engagements décidés et votés. Il estime que le processus de développement de l'offre est déjà engagé puisque certaines lignes de tram sont rallongées et que des nouvelles lignes de bus sont mises en place. En ce qui concerne le PL 12128, il annonce que l'UDC n'entrera pas en matière, car ce type de décision doit se faire dans le cadre du prochain contrat de prestations ; déterminer cela maintenant ne ferait qu'alourdir le débat. Il n'y a donc selon lui pas lieu de légiférer sur ce sujet.

Parti libéral-radical

Un député (PLR) indique que l'automatisme prévu par le PL 12128 ne convient pas à la philosophie de son parti, car il met en place un « oreiller de paresse » pour les administrateurs des TPG. Le parti est d'accord d'entrer en matière sur certains alinéas de l'art. 3A, toutefois le PLR s'oppose à la compensation automatique et mécanique par l'Etat. Il ajoute que c'est la philosophie même de l'automatisme qui déplaît au PLR, davantage que le coût de ce dernier. Il considère que le PL 12128 est un PL défensif, car il vise à compenser les éventuels reculs possibles ; il n'adhère pas à cette vision et pense que Genève devrait plutôt adopter une démarche offensive, c'est-à-dire augmenter l'offre. Il estime que les partis devraient se mettre d'accord pour trouver un moyen d'atteindre cet objectif sans mettre sur pied de compensation automatique. Le PLR n'entrera donc pas en matière sur ce projet de loi.

Ensemble à Gauche

Un député (EAG) rappelle que les éléments de droit fédéral auraient dû s'appliquer directement. La compensation financière aurait dû être faite suite à la décision de diminuer les tarifs et il regrette que cela n'ait pas été fait. Il estime qu'un arbitrage politique est nécessaire. C'est pourquoi il invite la commission à voter sur ce projet de loi, quitte à le retravailler. Selon lui, le PL 12128 est actuellement indispensable.

En réponse aux déclarations du PLR, le député (EAG) estime qu'il est exagéré de dire que le PL 12128 n'est pas assez offensif. Il reconnaît que ce projet de loi exige certaines compensations déjà prévues par le droit fédéral et qui auraient dû être mises en œuvre directement à la suite de l'adoption de l'IN 146. Dès lors, il propose de commencer par consolider et mettre sur pied les compensations prévues par le droit fédéral. Par la suite, il est preneur d'un amendement du PLR proposant des clauses de développement de l'offre des TPG. Le PL 12128 est défensif par obligation. Il attend l'amendement du député (PLR) visant à rendre ce PL plus offensif du point de vue de l'offre et du financement des TPG.

Parti socialiste

Pour le parti socialiste et les autres partis qui ont mis sur pied le PL 12128 la situation de base est claire : le peuple s'est opposé aux augmentations des titres de transport. Dès lors, la variable du prix n'est plus une variable d'ajustement du budget des TPG, mais une constante avec laquelle il faut composer. Le Grand Conseil doit donc déterminer quelles autres variables peuvent être modifiées afin de développer, financer et maintenir l'offre de

transports publics. Le PL 12128 s'inscrit dans une vision de long terme afin de parvenir à un compromis entre des tarifs fixés dans la loi et validé en votation populaire et la nécessité de maintenir une offre efficace. Selon les signataires, la solution proposée dans le PL 12128 est la plus pragmatique et celle susceptible de rallier une plus grande majorité au sein du Grand Conseil et de la population.

Par ailleurs, le PL 12128 n'est pas un puits sans fond, ni une compensation automatique de tous les trous dans les finances des TPG qui leur permettrait d'agir selon leur bon vouloir et de ne pas adapter leur réseau et leurs prestations. Le PL 12128 se nomme « Compensation des baisses de tarifs ». Ces compensations interviendront uniquement en cas de baisses de tarifs. Par ce projet de loi, les signataires souhaitent éviter les baisses de prestations liées aux baisses tarifaires ; c'est pourquoi ils souhaitent mettre en place une compensation liée uniquement aux baisses tarifaires afin de continuer à développer l'offre des TPG.

Un député PLR dit souvent que « si le peuple refuse des hausses, il supportera les baisses ». Dès lors, entendre le PLR dire qu'il faut se fédérer autour d'un projet de développement de l'offre des TPG est surprenant mais réjouissant. Le parti socialiste attend que les propos du député PLR se transforment en acte. Les socialistes estiment que, à Genève, la politique défendue par la droite et mise en place par M. Barthassat vise à limiter la casse. Les socialistes rappellent finalement que ce PL est complémentaire à une vision de développement ; et ne l'empêche d'aucune manière.

Les Verts

Un député (Ve) revient sur le PL déposé par son part (PL 12131). Puis, il explique que la baisse de prestations que connaissent les TPG est unique en Europe. Les Verts sont d'accord d'entrer en matière sur le PL 12128 mais proposeront certains amendements afin de l'améliorer.

Il ajoute que tous les partis s'entendent sur la nécessité d'une amélioration des prestations et il pense qu'avec cette bonne volonté il se pourrait que les partis trouvent un compromis.

Prise de position du département

M. Barthassat estime qu'au niveau collégial le message renvoyé à travers ce PL est mauvais. De son point de vue, le PL 12128 ne renvoie pas un signe positif puisqu'il pousse à penser que, lorsqu'une entreprise publique fonctionne mal, le Conseil d'Etat va pouvoir renflouer les caisses. Il explique

que, si le PL est voté, il faut encore tenir compte de la Confédération qui a déjà prévenu que, si une solution n'était pas trouvée, les subventions données seraient revues à la baisse. Dès lors, le trou risque de s'accumuler. D'autre part, la task force des TPG a mis en lumière des possibilités d'économies pour un montant d'environ 2 millions en 2017 et 3,8 millions en 2018.

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12128.

Pour :	8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG)
Contre :	6 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC)
Abstention :	–

L'entrée en matière du PL 12128 est acceptée.

Deuxième débat

- Titre et préambule – pas d'opposition – ADOPTÉ
- Art. 1 – pas d'opposition – ADOPTÉ
- Art. 3A al. 1 – pas d'opposition – ADOPTÉ

Un député (Ve) prend lecture de l'art. 3A al. 2 dont la teneur est la suivante : « *l'Etat compense, par un complément de subvention aux opérateurs de transports, toute augmentation de tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics, sans hausse des tarifs ni baisse de prestations pour les usagers* ». Il est d'avis que cet alinéa est compliqué à mettre en œuvre, car il est difficile de prouver qu'une hausse des tarifs est liée à une augmentation des prix au niveau fédéral. C'est pourquoi il propose l'amendement suivant à l'art. 3A al. 2.

« Toute augmentation des tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics doit être compensée, afin de maintenir l'offre de prestation, calculée en places/kilomètres ».

Le président met aux voix l'amendement du député (Ve) à l'art. 3A al. 2.

Pour :	8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 MCG)
Contre :	5 (3 PLR, 2 UDC)
Abstention :	1 (1 MCG)

L'amendement à l'art. 3A al. 2 est accepté.

- Art. 3A al. 3 – pas d'opposition – ADOPTÉ
- Art. 3A al. 4 – pas d'opposition – ADOPTÉ
- Art. 3A al. 5 – pas d'opposition – ADOPTÉ

Le président met aux voix l'art. 3A dans son ensemble ainsi amendé.

Pour :	8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 MCG)
Contre :	5 (3 PLR, 2 UDC)
Abstention :	1 (1 MCG)

L'art. 3A dans son ensemble ainsi amendé est accepté.

M. Favre signale que l'art. 3A al. 5 n'est pas une simple compensation : il prévoit de revenir au niveau de prestations d'avant la baisse des tarifs en 2014. Cela signifie que sans augmenter les tarifs il faut compenser les 4,5 millions pour 2017 et augmenter l'offre de 5%. Dès lors, c'est un budget qu'il va falloir octroyer aux TPG.

M. Barthassat indique que cela coûte cher.

– Art. 2 – pas d'opposition – ADOPTÉ

Troisième débat

Le président parle au nom de l'UDC. Pour ce parti, le maintien et le développement des prestations doivent passer par une augmentation des offres. L'UDC n'approuve pas de compenser par des subventions supplémentaires des baisses de tarifs. La Confédération a dit que, si les TPG ne pouvaient pas assumer le 50% des coûts totaux, elle reverrait ses subventions, qui sont actuellement de 11 millions par an. Dès lors, l'UDC refusera ce PL.

Un député (PLR) indique que son parti refusera également ce projet de loi en 3^e débat.

Un député (PDC) explique qu'il en fera de même, puisque ce projet de loi représente un danger pour les finances de l'Etat.

Un député (Ve) propose d'amender le projet de loi en 3^e débat.

Un député (UDC) estime que la proposition du député (Ve) est intéressante. Il est d'avis qu'il y a un éventuel consensus et que certaines personnes pensent que l'augmentation des tarifs sera nécessaire ou obligatoire. Il propose un amendement à l'art. 4 ainsi formulé « ***Une hausse de tarifs est envisageable notamment à la mise en service du Léman Express*** ».

En absence de consensus autour de cette proposition, le député (Ve) renonce finalement à soutenir un amendement sur une hausse de tarif.

Un député (EAG) estime qu'il ne faut pas bricoler des amendements sur un coin de table. Il propose de voter ce PL tel quel et que les amendements, cas échéant, soient proposés en plénière.

Le président met aux voix l'amendement à l'art. 4.

Pour : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 7 (1 EAG, 3 S, 3 MCG)

Abstention : –

L'amendement à l'art. 4 est refusé.

Le président met aux voix le PL 12128 dans son ensemble tel qu'amendé en 2^e débat.

Pour : 8 (1 EAG, 3 S, 1 VE, 3 MCG)

Contre : 7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstention : –

Le PL 12128 dans son ensemble ainsi amendé est accepté.

Projet de loi (12128-A)

modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) *(Compensation des baisses de tarifs)*

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée
comme suit :

Art. 3A Principe de compensation tarifaire (nouveau)

¹ Les tarifs et les rabais octroyés par l'Etat, les communes, les communautés
de communes ou toutes autres autorités organisatrices de transport doivent être
fixés en appliquant le mécanisme de compensation prévu par les articles 28 et
suivants de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV – RS 745.1) et
les articles 5 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic
régional de voyageur (OIRTV – RS 745.16).

² Toute augmentation des tarifs des transports décidée par l'Union des
transports publics doit être compensée, afin de maintenir l'offre de prestation,
calculée en places/kilomètres.

³ Une augmentation des tarifs ne peut en aucun cas donner lieu à une réduction
de subvention pour les opérateurs.

⁴ Une baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément
de subvention aux opérateurs de transports permettant de maintenir l'offre de
prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs.
Une baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration
des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports.

⁵ Chaque année, un complément de subvention annuelle est accordé aux
opérateurs de transports subventionnés pour compenser le manque à gagner
des opérateurs causé par la baisse des tarifs du 14 décembre 2014 faisant suite
à l'adoption de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics
genevois ! ». Ce complément doit permettre de maintenir l'offre de prestations,
calculée en places/kilomètres, telle que contenue dans le contrat de prestations
pour l'année 2014, sans détérioration des conditions de travail pour le salarié-
e-s des opérateurs de transports.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Date de dépôt : 5 septembre 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. François Lance

Mesdames et
Messieurs les députés,

Je crois pouvoir dire que, suite au refus par les électeurs d'une augmentation modérée des tarifs des TPG, l'ensemble des députés de la Commission des transports a la volonté, malgré tout, de maintenir les prestations actuelles et d'assurer un financement à long terme des transports publics. Toutefois, la commission est partagée quant au mode de financement par le canton.

Comme cela a été dit par les auteurs de ce projet de loi, celui-ci vise, selon l'exposé des motifs, à inscrire, dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50), qui couvre l'ensemble des opérateurs des transports publics, le principe de compensation par le canton de toute baisse des tarifs d'Unireso ou toute augmentation nationale non appliquée par une augmentation nationale appliquée par une augmentation de la subvention et à empêcher toute baisse de subvention en cas d'augmentation des tarifs par Unireso.

Pour la minorité de la commission, le principe de la compensation est déjà réglé par l'article 28, alinéa 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) qui stipule que la Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre et des réductions de tarifs. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié.

Les dispositions prévues ce projet de loi contraignent le canton à verser automatiquement des subventions dans les cas de figure suivants :

- pour empêcher une augmentation de tarifs visant à compenser une baisse de subventions versées aux opérateurs ;
- pour compenser toute baisse de tarif ou toute facilité tarifaire par une subvention ;

- pour compenser en francs l'optimisation des offres depuis la mise en œuvre de la baisse des tarifs en 2014 dans les contrats de prestations des opérateurs, sans détérioration des conditions de travail pour les salariés des opérateurs.

Si ce projet de loi est accepté par une majorité en plénière, les conséquences seront les suivantes :

- il sera très difficile pour Unireso de proposer une adaptation des tarifs, voire un simple ajustement ;
- vu l'automaticité de projet de loi, il n'y aura pratiquement plus de négociations entre Unireso et le Conseil d'Etat ;
- ces mécanismes sont automatiques et ne laisseront plus de marge de manœuvre au Grand Conseil ;
- enfin, cerise sur le gâteau, l'engagement financier du canton sera très important et incontrôlable et vous comprendrez que, en cette période de difficultés budgétaires, les auteurs de ce projet de loi devront se poser la question du choix de la compensation avec d'autres politiques publiques ;
- ce qui veut dire, par exemple, que, si le projet de loi demandant la gratuité des moins de 18 ans était accepté, le manque à gagner devrait être entièrement compensé, soit par un montant d'environ 16,2 millions de francs ;
- que la compensation en francs de l'optimisation des offres depuis la mise en œuvre de la baisse des tarifs en 2014 reviendrait annuellement à 25 à 35 millions de francs à charge du canton ;
- autre difficulté qui pourrait se poser avec ce projet de loi : qui déterminera s'il s'agit d'une suppression de prestations ou d'une simple réorganisation du réseau en fonction de la demande ?

Recommandation de la minorité :

Au vu des contraintes et des automatismes que génère ce projet de loi, la minorité de la commission vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à ne pas entrer en matière sur ce projet de loi.

Date de dépôt : 5 septembre 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La rigidité de ce PL est dangereuse et est un frein au bon développement des transports publics à Genève.

Fixer dans la loi le renflouement des caisses d'une manière automatique et mécanique est dangereux et pervers.

Un tel procédé empêcherait toute discussion et toute négociation entre l'Etat et les opérateurs. Sans cette relation, existera-t-il encore la motivation et le défi auprès des responsables des TPG pour remplir dans les meilleures conditions leur mandat ?

Existera-t-il encore la flexibilité et la possibilité de s'adapter, dans un délai raisonnable, à un changement d'environnement ?

Est-ce que les tarifs les plus bas de Suisse, et sans harmonisation avec les prix des autres cantons, ne nous obligeront pas à un éventuel changement ? Et, si tel était le cas, est-ce qu'un tel PL nous permettrait d'y répondre ?

Les contraintes et les handicaps pour une bonne marche des Transports publics genevois seront réels.

En plus, le PL 12128 a également un coût exorbitant ! L'art. 3A, al. 5 mentionne clairement « ... maintenir l'offre de prestations, calculée en places/km, telles que contenue dans le contrat de prestations pour l'année 2014... ».

Le prix à payer pour un retour des prestations à 2014 coûterait 26 millions de francs par an ! En annexe, je joins le tableau des coûts et les explications (26 millions correspondent au delta de places/km entre 2014 et 2018, hors lignes express avec un coût place/km de 0,128 F).

Proposition d'amendement du rapporteur de minorité :**Art. 3A, al. 5 (abrogé)**

Deux exemples montrent que ce PL créerait un véritable blocage « institutionnel » :

- A. Subventions annuelles par l'OFT, actuellement de 11 millions, dont 6 millions par les TPG

Les règles pour ces subventions sont :

- a. OFT subventionne 29% du déficit des bus régionaux (TPG) et trains régionaux (CFF). Le solde est assumé par Genève.
- b. La subvention est accordée ... si :
 - au moins 20% des coûts de la ligne sont couverts par la billetterie ;
 - de 10 à 20% de couverture, la subvention est accordée de cas en cas ;
 - avec moins de 10% de couverture, il n'y a pas de subvention (!)
- c. Les lignes urbaines (trams – env. 50% du réseau) ne bénéficient pas de subvention et sont 100% à charge de GE.
- d. L'OFT signale au Conseil d'Etat que le taux de couverture moyen pour toutes les lignes de trafic régional indemnisées par la Confédération dans la Suisse dépasse 50%. Un taux de couverture de l'ordre de 40% du réseau régional genevois est donc en dessous de la moyenne suisse, ce qui est insuffisant ! En annexe : copie de la lettre de l'OFT au Conseil d'Etat du 3 août 2016.

Le risque est réel que Genève perde... plusieurs millions de francs de subventions !

A Genève, il existe des lignes de bus de campagne qui ne remplissent pas les conditions pour obtenir la subvention ! Pour la mise en service du Léman Express, il faudra probablement un minimum de souplesse et d'agilité pour défendre les intérêts de notre canton.

- B. l'évaluation des coûts et du prix de la « place/km » !

L'estimation des coûts supplémentaires de 26 millions de francs est une approche qui n'est pas basée sur de l'offre ciblée mais sur un volume de prestations à déployer (approche globale= 0,128 F par place/km). Selon le type d'offre, les coûts pourraient être sensiblement différents !

L'augmentation des lignes de bus nécessiterait d'acquérir du matériel roulant et l'engagement de beaucoup de nouveaux chauffeurs. A contrario, l'extension des cadences des trams limiterait les achats et le besoin de nouveaux collaborateurs !

Il est irréaliste de fixer des critères rigides pour toutes les situations et scénarios qui pourraient se produire auprès des trois opérateurs d'Unireso et pour les « x » années à venir !

La lourdeur qu'impliquerait l'acceptation de ce PL rendrait les opérations et le travail des TPG encore plus compliqués.

Tout nouveau développement ne serait pas facilité ni favorisé.

Ce projet de loi est contre-productif et risque d'apporter un résultat opposé à ce que les initiants souhaitent.

Nous sommes d'avis que les objectifs à réaliser et les moyens à disposition doivent être fixés et négociés régulièrement et périodiquement. Pour cette démarche, il faut un contrat de prestations et non une loi qui fige et bloque des règles pour une durée indéterminée !

Pour ces raisons, nous vous invitons à refuser le PL 12128.

Evaluation des coûts pour revenir aux prestations de 2014

		2015	2016	2017	2018
Contrat de prestations 2015-2018 (L. 11531)	Subvention TPG selon contrat de prestations	208	210	215	212
	Coupes 5% demandée par le CE (sur 2 ans)			-1.74	-3.69
	L. 11919 (lignes express + renforts tram)			4	4
	Amend. budget 2017 comm. Finances			1	1
	Total	208	210	218.26	213.31
L. 11805 modifiant la LTPG refusée par le peuple le 21.05.17	Subvention TPG selon contrat de prestations	208	210	215	212
	Coupes 5% demandée par le CE (sur 2 ans)			-1.74	-3.69
	Recettes supplémentaires			7.6	7.9
	Total	208	210	220.86	216.21
PL 12131 : Ne sacrifions pas les TPG !	Subvention TPG	208	210	215	212
	L. 11919 (lignes express + renforts tram)			4	4
	Amend. budget 2017 comm. Finances			1	1
	Subvention supplémentaire ⁽¹⁾			7.7	7.7
	Total	208	210	227.7	224.7
PL 12128 : Compensation des baisses de tarifs	Subvention TPG selon contrat de prestations	208	210	215	212
	Coupes 5% demandée par le CE (sur 2 ans)			-1.74	-3.69
	L. 11919 (lignes express + renforts tram)			4	4
	Amend. budget 2017 comm. Finances			1	1
	Subvention supplémentaire ⁽²⁾			26	26
Total	208	210	244.26	239.31	

[Répondre](#) [Répondre à tous](#) [Transférer](#)

Tableau indemnités transports publics

Guillot Marion (DETA)

À : [Pfeffer André \(Grand Conseil\)](#)

Cc : [Pavageau Benoit \(DETA\)](#)

Pièces jointes : [comparatif lois subvention-1.pdf \(138 Ko\)](#) [Ouvrir dans un navigateur]

lundi 4 septembre 2017 10:07

L'expéditeur du message a demandé une confirmation de lecture. [Cliquez ici pour envoyer une confirmation.](#)

Vous avez répondu le 04.09.2017 10:53.

Monsieur,

Comme convenu, je vous prie de trouver ci-joint le tableau modifié selon notre discussion de vendredi dernier. J'ai retravaillé le calcul de la subvention nécessaire pour mettre en œuvre le PL 12128 et les chiffres diffèrent légèrement (cf. explications ci-dessous et tableau en annexe).

Concernant les montants économisés par les TPG, ceux-ci prévoient de faire un effort équivalent à :

- 2017 : 2 millions de francs
- 2018 : 3.78 millions de francs

Nous n'avons pas pour l'heure le détail des postes concernés par ces économies.

Concernant le PL 12128 et le montant nécessaire pour rétablir le réseau 2014, celui-ci se décompose ainsi :

- 26 millions de francs correspondant au delta de places*kilomètres entre 2018 et 2014 (hors lignes express). Le volume de places*kilomètres (205'592'796) est multiplié par le coût de la place*kilomètre pour 2018 soit 0.128 F.
- 4 millions de francs correspondant au financement des lignes express

soit un besoin de **30 millions supplémentaires par an** pour financer un volume de prestations TPG identiques à 2014

En espérant que ces éléments correspondent à nos échanges. Je reste à votre disposition si besoin de compléments.

Meilleures salutations.

Marion GUILLOT

Ingénieure planification

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

Direction Générale des Transports

Direction des Transports Collectifs

Chemin des Olliquettes 4

Case postale 271 - 1211 Genève 8

Tél. +41 22 546 78 39

www.ga.ch/transports

Code d'acheminement interne : B901ER/DGT

Courrier de l'OFT au Conseil d'Etat du 3 août 2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Financement

606002-2016

CH-3003 Berne, OFT

M. Luc Barthassat
Conseiller d'Etat
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964
1211 Genève 3

DETA - SG Reçu le	
4 AOUT 2016 R	
CC	LB PH
EPO	SF
Resp.	DGT

Référence du dossier : BAV-212.11.00002/00025/00013
Votre référence :
Notre référence : far
Dossier traité par : Rémy Fankhauser
Bern, le 3 août 2016

Problématique de taux de couverture des coûts du réseau Léman-Express

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Comme convenu lors de notre rencontre du 6 juillet 2016 avec votre secrétaire général, nous explicitons ci-après plus précisément notre compréhension de la problématique du taux de couverture des coûts d'exploitation du réseau Léman-Express.

Nous sommes convaincus que la mise en exploitation d'une infrastructure de transport aussi nouvelle et performante que coûteuse, constituant une nouvelle colonne vertébrale des déplacements dans le bassin genevois entre Cornavin-Annemasse, est vouée à atteindre une rentabilité satisfaisante.

L'OFT attache ainsi une grande importance, eu égard aux moyens investis par la Confédération dans ce projet, à ce que l'exploitation de cette ligne atteigne un taux de couverture des coûts comparable à ce qui est relevé sur d'autres lignes suisses desservant des agglomérations aux caractéristiques socio-économiques comparables.

En ce qui concerne les sections situées sur territoire suisse, les dernières estimations basées sur le modèle multimodal transfrontalier (MMT) permettant une simulation des déplacements qui se reporteront sur les lignes du Léman-Express ou seront générés par celles-ci et qui ont été portées à notre connaissance sont les suivantes :

Office fédéral des transports OFT
Adresse postale: 3003 Bern
Adresse physique: Mühlestasse 6, 3003 Ittigen
Rémy Fankhauser
Tél. +41 58 462 75 67, Fax +41 58 462 59 87
Remy.fankhauser@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch



Référence du dossier: BAV-212.11-00002/00005/00013

Ligne Genève – La Plaine	Voyageurs (mios)	Produits (mios)	Indemnités (mios)	TCC (%)
2012	1,55	2,37	6,22	28,8
2016	1,80	3,03	6,70	31,1
2020	2,56	3,42	7,50	31,3
2024	2,78	3,69	7,02	34,4

Ligne Coppet – Lancy et Coppet – Annemasse (dès 2019)	Voyageurs (mios)	Produits (mios)	Indemnités (mios)	TCC (%)
2012	2,67	3,66	5,93	36,8
2016	3,15	4,99	7,58	39,7
2020	8,94	14,06	29,20	32,5
2024	11,29	17,63	25,44	40,9

Malgré le fait que les produits d'exploitation et les voyageurs augmentent considérablement, ces derniers ne contribuent pas suffisamment à améliorer le taux de couverture de la ligne, ce qui, à notre point de vue, n'est pas satisfaisant. Si une certaine amélioration de rentabilité est prospectivement observée sur la ligne Genève – La Plaine, le taux de couverture prévu en 2024 sur l'axe majeur Coppet – Annemasse est quasi le même que ce qui est attendu en 2016.

Rappelons ici que le taux de couverture moyen pour toutes les lignes de trafic régional indemnisées par la Confédération dans la Suisse dépasse 50%. Un taux de couverture de l'ordre de 40 % est donc en dessous de la moyenne suisse, ce qui n'est pas suffisant pour nous.

En résumé, tant le niveau du taux de couverture des coûts que son évolution au cours des années nous semblent extrêmement conservateurs pour une ligne ayant un caractère s'approchant d'un métro urbain entre Cornavin et Annemasse. Les lignes urbaines de transport ferré mises en service en Suisse dans les deux dernières décades ont ainsi sensiblement dépassé les prévisions de trafic annoncées et présentent une rentabilité meilleure qu'attendu.

Le taux de couverture repose également sur une politique tarifaire reflétant la qualité de l'offre mise à disposition. En comparaison avec l'agglomération zurichoise, le prix des titres de transport est ainsi particulièrement bas à Genève :

	Genève	Zurich
Billet individuel adulte 2 ^{ème} classe	Tout Genève : 3.-	Comparativement 3-4 zones : 6.60 – 8.60.-
Carte journalière 2 ^{ème} classe adulte	Tout Genève : 10.6.-	Comparativement 3-4 zones : 13.20 – 17.20.-
Abonnement mensuel 2 ^{ème} classe adulte	Tout Genève : 70.-	Comparativement 3-4 zones : 124 – 164.-

Bien entendu, une amélioration du taux de couverture devra reposer sur une analyse approfondie des produits (tarifs) et des coûts d'exploitation et une réalisation sans faille des économies possibles.

Référence du dossier: BAV-212 11-00502/00205/00013

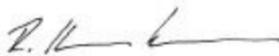
Une analyse approfondie des facteurs évoqués ci-dessus va dans l'intérêt de toutes les parties. Le but doit être d'amener le degré de couverture des nouvelles offres dans la région genevoise à un niveau comparable à ce que l'on trouve dans les agglomérations suisses. Ce n'est qu'ainsi qu'un financement durable des nouvelles offres pourra être assuré.

Veuillez croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de notre meilleure considération.

Office fédéral des transports



Pierre-André Meyrat, Directeur suppléant
Division Financement



Regula Herrmann, Cheffe de section
Section Trafic voyageurs

Copie p. i. à :

- far/aa

Interne par pointeur à :

- IN, jam