

Date de dépôt : 3 avril 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de M^{mes} et MM. Lisa Mazzone, Emilie Flamand-Lew, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Sarah Klopmann, François Lefort, Frédérique Perler pour l'encouragement de l'utilisation des transports publics pour les loisirs et en famille grâce à des tarifs attractifs

Rapport de majorité de M. François Lance (page 1)

Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck (page 20)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Lance

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné la proposition de motion M 2202 lors de deux séances, soit les 7 juin 2016 et 7 février 2017.

La commission a bénéficié de la présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, ainsi que de M. David Favre, directeur général des transports (DGT), de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DETA), et de M. Nicolas Simond, ingénieur planification, à la direction des transports collectifs (DETA).

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté au travail de la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Tina Rodriguez et M. Vincent Moret que je remercie pour la qualité de leur travail.

7 juin 2016 – Présentation de la motion par le représentant des Verts

M. Buschbeck déclare que la motion est relativement simple et part de deux constats. Elle porte sur le développement des transports publics sachant que ces dernières années, les TPG ont adopté une politique de fidélisation par rapport aux tarifs. L'autre constat porte sur les différences entre l'usage des transports publics par les pendulaires et pour les loisirs et est en lien avec l'évolution de la fréquentation des transports publics. L'utilisation est passée de 25 à 36% pour aller au travail, mais pour les loisirs, celle-ci a passé de 14% à 15% et ce, en dix ans.

M. Buschbeck affirme que cette mesure devrait amener une hausse des recettes pour les TPG. Les particuliers ne sont pas assez invités à utiliser les transports publics pour les loisirs. Le problème est que pour deux adultes et deux enfants, par exemple, cela coûte 24 F. Cela fait cher pour un trajet de loisir alors que la voiture présente un coût moindre, en comparaison. Il convient de déterminer comment faire pour que ces personnes utilisent de manière occasionnelle les transports publics sans être pénalisées. La seule proposition est une carte journalière Unireso, qui est valable pour deux personnes durant le week-end. Les TPG ont donc conscience du problème et font en sorte d'améliorer cela. La proposition des Verts est la suivante : élargir la proposition actuelle des TPG avec la carte journalière pour deux personnes à tous les tickets, que ce soit pour une heure ou une demi-journée, dès 19h00 le soir et le week-end. La deuxième proposition est une gratuité pour les moins de 16 ans, accompagnés d'un adulte. Ils utilisent souvent une carte junior, mais pour ceux qui utiliseraient occasionnellement les TPG, il serait intéressant de faire cette proposition. Cela permettrait d'augmenter la fréquentation pour les loisirs et les familles le week-end et ainsi d'éviter que des bus tournent à vide.

Un député (UDC) constate que la baisse des tarifs n'a pas fait augmenter le nombre de personnes utilisant les TPG. Il se demande si les familles seraient plus enclines à utiliser les transports publics avec ces promotions.

M. Buschbeck estime que c'est ici la prise de transports publics de manière occasionnelle qui est visée et ce n'est donc pas la même situation que celle de la baisse globale des tarifs. Ce sont des personnes qui pour le moment ne prennent pas les transports publics qui seraient incitées à le faire.

Le député (UDC) ne comprend pas pourquoi M. Buschbeck insiste sur le fait que les personnes qui utilisent les transports publics se déplacent pour leurs loisirs. Ces personnes sont beaucoup moins mobiles dans le sens où les lieux souhaités ne sont pas forcément accessibles en bus.

M. Buschbeck pense que l'utilisation des transports publics pour le travail est plus importante actuellement. Il y a une stagnation pour l'utilisation des transports publics pour les loisirs. L'offre actuelle ne permet pas vraiment aux personnes de prendre les transports publics de manière occasionnelle pour les loisirs, selon lui, d'où son offre. Il n'y a pas de danger à prendre cette mesure sachant qu'au pire, celle-ci ne marche pas et au mieux, cela aura pour conséquence que plus de monde prendra les transports publics.

Un député (PLR) pense qu'il n'y a pas de demande pour cela, ni de problèmes de circulation à résoudre. Il considère qu'il n'y a pas d'intérêt à travailler sur ce sujet sachant que ce n'est pas un problème majeur. Il s'oppose à cette motion parce qu'il n'en voit pas le gain pour la collectivité. Les personnes prendront sûrement quand même leur voiture au final. Les déplacements de loisirs ne se font pas forcément selon les axes des transports publics et selon les tarifs de ces derniers. Aujourd'hui, il pense qu'il n'y a plus d'intérêt à cela, sachant que les tarifs des TPG sont déjà très bas par rapport au reste de la Suisse. La motion est obsolète selon lui, par rapport à la réalité du terrain.

M. Buschbeck remarque que la motion a été déposée en même temps que le vote de l'initiative sur la baisse des tarifs et elle n'est donc pas obsolète. S'il n'y a pas de demande, alors il concède que la motion ne servira à rien, mais elle pourrait servir à quelque chose et ce, à moindre coût. Il pense que le fait que des bus roulent à vide en campagne ou en soirée est problématique. Ils assurent le service minimum prévu par la loi et il serait agréable que ces bus soient remplis. Cette mesure ne peut que générer des bénéfices, selon lui.

Un député (PDC) est partagé sur la proposition sachant qu'il comprend la vision du député (PLR), mais il est vrai que le week-end, certains transports publics circulent souvent à vide et ce serait peut-être un moyen de motiver les jeunes à prendre les transports publics que de faire ce type de réductions. Il paraît plausible qu'une famille compare le prix des tickets de bus avec ceux de la voiture. Il imagine que pour aller au centre-ville ou au bord du lac, cela pourrait donner quelque chose de positif. Il se demande si la baisse des recettes en lien avec cette proposition peut être estimée sachant qu'il y en aura certainement une, si un ticket vaut pour deux personnes le soir et le week-end et si un jeune de 16 ans qui est avec un adulte bénéficie d'un billet gratuit. Il y a le système de ticket par SMS, mais il se demande si cette proposition est programmable sur les distributeurs de tickets. Finalement, il se demande s'il est judicieux de venir avec cela juste après le vote de la réadaptation des tarifs des TPG.

M. Buschbeck, sur la baisse des recettes, pense que le département sera plus à même de répondre. Pour lui, s'il y a un risque de perdre des recettes, la

proposition n'est effectivement pas intéressante. Le week-end, si une personne voyage avec une carte Unireso, l'autre personne qui l'accompagne peut voyager gratuitement avec elle. Si une famille voyage durant le week-end, avec un ticket comme c'est prévu dans la proposition, le ticket fait foi pour la famille. Politiquement, il pense que justement sachant que l'on va proposer une augmentation des tarifs, il pourrait être positif d'avoir cela en parallèle.

M. Favre expose qu'à l'heure actuelle, deux systèmes de ce type existent. Un système permet de voyager avec la carte familiale en plein tarif. Cela coûte aux TPG une centaine de milliers de francs par an et cela vient en déduction des recettes des opérateurs. Si d'autres rabais devaient se faire, il faudrait indemniser les opérateurs et il est très difficile d'estimer la perte, mais il y en aurait une. Les CFF offrent la possibilité d'acheter une carte petit enfant ou junior qui coûte 30 F par enfant et par année. Ceci est valable sur l'ensemble des transports genevois. Ces 30 F sont symboliques par rapport à la prestation offerte et l'on peut acheter cela en tant que parents ou grands-parents. Genève offre déjà les tarifs les plus attractifs de Suisse et les TPG ont besoin de recettes supplémentaires pour améliorer l'offre des transports publics. Ils ont d'ores et déjà les outils pour pouvoir le faire.

M. Pavageau déclare que les parkings relais proposent un tarif avec 12 francs pour deux, 14 F pour trois et 18 pour quatre ou cinq personnes. Cela revient à 3 ou 4 F par personne, parking compris. Il y a donc une offre parking et transport public très avantageuse. Le pendulaire représente 38% des clients et 62% des autres utilisateurs utilisent les transports publics pour d'autres raisons, y compris pour leurs loisirs. A titre d'exemple, le mercredi matin, il y a peu de monde en comparaison avec le lundi matin ou le mardi matin alors qu'il y en a beaucoup le mercredi après-midi. Il y a donc un usage large pour les loisirs.

M. Buschbeck se demande si c'est le fait que l'on doit indemniser les opérateurs qui pose problème ou si c'est la mesure en soi. Il aimerait les données chiffrées sur les pertes éventuelles dues à cette nouvelle mesure.

M. Pavageau déclare que le problème est que le tarif n'est pas celui de la Confédération. Berne fixe à -25% la réduction sur les tarifs junior et à Genève c'est un peu plus de 30%. Il convient donc de compenser ces 5% d'écart. Sur le chiffrage, M. Pavageau déclare qu'il est très délicat de savoir ce que l'on perdrait. L'ordre de grandeur du volume actuellement est de 5 à 6 millions de francs pour les abonnements mensuels et annuels des moins de 16 ans.

M. Buschbeck déclare qu'il y a un effet pervers dans le sens où si des mesures permettant d'augmenter le nombre de clients des TPG, Unireso doit être indemnisé.

M. Favre déclare que les initiatives de l'AVIVO ont donné lieu à une baisse des tarifs et cette baisse est compensée par une subvention aux opérateurs parce que le tarif AVS n'existe pas au niveau suisse.

M. Buschbeck se demande s'il faut également indemniser les TPG pour les rabais dans les P+R.

M. Pavageau répond négativement, car c'est une démarche marketing de la Fondation des parkings.

M. Buschbeck déclare que dans ce cas, les personnes pourraient prendre ce ticket sans même prendre la voiture.

Un député (MCG) indique qu'il y a trois grandes manifestations à Genève : l'Escalade, la fête de la musique, les fêtes de Genève. Les transports publics devraient être gratuits ces événements. Cela inciterait des personnes à prendre les TPG au lieu de la voiture pour ces événements. Il se demande ce qu'il en est des hôtels et de leurs offres en matière de transports publics gratuits si l'on passe deux jours dans un hôtel.

M. Pavageau confirme que c'est le cas et cela s'appelle la « Geneva card ».

M. Buschbeck déclare que l'effet arrosoir ne lui plaît pas dans le sens où cela ne donne pas lieu à de nouvelles recettes. En effet, de nombreux habitués des TPG les prennent de manière constante et le fait de leur accorder des réductions ne change pas leur comportement.

M. Favre déclare qu'ils offrent les billets à moitié prix lors des pics de pollution et cela coûte 38 000 F par jour à payer aux opérateurs. Cela arrive une ou deux fois dans l'année.

M. Pavageau confirme qu'il y a un budget pour 2 jours et demi de pollution par an.

M. Favre précise qu'il y a des accords avec les privés. Il indique qu'à la période de Noël par exemple, des commerçants ont fait en sorte que les transports publics soient gratuits. Des rabais peuvent être admis avec des actions marketing notamment. Il mentionne également une autre action de gratuité d'Unireso, avec de la publicité. Cela doit cependant se faire sur une base volontaire ou avec un partenariat.

Un député (Soc) revient sur les 30 francs par année pour un enfant jusqu'à 16 ans. Il signale qu'il soutient toutes les mesures favorisant la prise des transports publics, mais ici le risque est la perte de recettes. Cette mesure ne

viserait que des personnes qui ne prennent pas les TPG selon M. Buschbeck. Il rappelle que la carte junior ne fonctionne qu'avec les parents et ici, le fait d'aller au cinéma à deux en tram aurait pour conséquence qu'une seule des deux personnes payerait le ticket. Il y aurait donc un manque à gagner se traduisant par une perte de recettes. Il craint qu'à terme, cela mette en danger les prestations des TPG.

M. Buschbeck déclare qu'il serait intéressant de savoir ce qu'il en est de la part des indemnisations pour les différents opérateurs.

M. Pavageau expose que la répartition est la suivante : 93% pour les TPG et 7% pour les CFF. Ce sera 75 et 25% avec la mise en exploitation du Léman Express.

M. Buschbeck déclare qu'il serait effectivement intéressant de corriger la motion pour que l'offre n'ait lieu que le week-end.

Un député (S) se déclare favorable à la gratuité des transports publics. Il conviendrait cependant de ne pas se tirer une balle dans le pied.

Un député (PLR) souligne que la majorité éclairée de droite remarque que l'entité fournira moins de prestations si c'est gratuit. L'on s'attaque aux transports publics au lieu de les défendre en agissant ainsi avec cette motion. Des baisses de prix sont réclamées tout en prétendant que cela ne coûtera rien mais ceci est faux. Cela lui rappelle les arguments qui avaient été amenés pour la baisse des tarifs. Il précise qu'il existe déjà des tarifs familiaux et il aimerait savoir en quoi le discours qui était tenu quelques années auparavant sur la baisse des tarifs serait différent maintenant.

M. Buschbeck déclare que la baisse des tarifs arrosait tout le monde et donc des personnes qui prenaient de toute façon les transports publics. La proposition cherche à viser des personnes qui ne prennent actuellement pas les transports publics. L'indemnisation correspond concrètement à un subventionnement supplémentaire. Au pire, il y aura le risque de devoir subventionner davantage pour le manque à gagner et au mieux, il y aura des nouveaux clients.

Un député (PLR) rappelle qu'il y a déjà des tarifs attractifs et il se demande si cela ne risque pas de mettre en péril un système qui marche moins bien que 4 ans auparavant, mais qui fonctionne quand même.

M. M. Buschbeck déclare que si la mesure fonctionne, il vaut la peine d'investir une somme de départ avoisinant les 100 000 F, si c'est ce que cela doit coûter.

Un député (UDC) se demande si Unireso aura son mot à dire et si l'avis d'Unireso sera suivi.

M. Buschbeck affirme que les TPG devraient indemniser Unireso.

Un député (UDC) déclare que l'aspect inconfort dans transports publics n'est pas mentionné dans la motion. Il entre pourtant en jeu dans le choix du mode de déplacement d'une personne.

Un député (UDC) rappelle que la motion date du 17 avril 2014, ce qui n'est pas surprenant selon lui. Cependant, il est fait référence à une statistique de 2011 et à un microrecensement de 2010. Il aimerait savoir s'il y a des chiffres plus récents. Le but est de mettre en place cela en concertation avec Unireso et il se demande si cela ne va pas simplement consister en une indemnisation versée directement.

M. Favre déclare que les derniers chiffres en date, entre la carte petit enfant et junior, il y a 20 138 cartes en circulation sur le territoire du grand Genève et quelques-unes sont achetées par des personnes de la région Rhône-Alpes ou de l'Ain, mais ce sont en majorité des Genevois. Il y a 16 746 cartes junior et 2314 cartes petit enfant à Genève (carte à 30 F des CFF).

Un député (UDC) mentionne le chiffre des véhicules qui circulent à vide (15,3% en 2011) et aimerait savoir si c'est toujours le même chiffre ou s'il a évolué. Il aimerait aussi plus d'informations sur les 15% de personnes utilisant les transports publics pour leurs loisirs. Ceci pour comprendre un peu mieux la motion.

M. Pavageau ne peut répondre en l'état, mais transmettra des chiffres plus précis.

M. Buschbeck indique que le remplissage a augmenté depuis et sur la deuxième question, il n'y aura certainement pas de chiffres plus précis avant 2020 vu que c'est lié au microrecensement.

Un député (UDC) aimerait que la négociation avec Unireso soit mieux définie. Si l'on devait donner des gratuités supplémentaires, il conviendrait apparemment d'indemniser Unireso.

M. Pavageau déclare que l'offre des transports en commun est déficitaire et les TPG intègrent les recettes d'Unireso pour ensuite déclarer combien il faut compenser, en fonction des recettes perçues. Unireso peut compenser la gratuité ou la subvention globale peut être augmentée. S'il n'y a pas de client supplémentaire générant des recettes, alors il faudra compenser ce manque, d'une manière ou d'une autre.

M. Favre explique que dans la loi, il n'y a pas de rabais. Soit les rabais sont à bien plaie et tout le monde s'entend dessus soit le mécanisme actuel est appliqué, c'est-à-dire que des rabais sont mis en place et une compensation avec les indemnités en parallèle.

Un député (PDC) est finalement convaincu qu'il convient de ne pas entrer en matière sur cette motion, en l'état. Il se demande s'il ne faudrait pas inviter M. M. Buschbeck à reformuler la motion en tenant compte de tous ces éléments et en demandant de faire davantage de promotion pour les éléments existants. Il ne savait pas non plus que la carte junior existait pour les petits enfants. Il conviendrait de soigner le marketing, selon lui.

Une députée (S) s'interroge sur le cas de deux personnes dont l'une dispose d'un abonnement annuel sachant que l'autre personne pourrait alors voyager gratuitement.

M. Buschbeck déclare qu'il faut un ticket. Cela ne fonctionne pas avec les abonnements.

Une députée (S) se demande si cela ne risque pas d'amener des complications dans les contrôles sachant que la personne qui a un ticket pourrait toujours proposer à l'autre qui n'en a pas de voyager avec elle.

M. Buschbeck déclare que cela concerne des heures actuellement creuses et cela ne devrait donc pas poser de problèmes au niveau des contrôles.

Une députée (S) s'interroge aussi sur le week-end à deux avec carte journalière mentionné par le Département.

M. Pavageau déclare que cette possibilité existe mais il est vrai que c'est écrit en petit et en italique. Il y aurait des efforts à faire sur la promotion de ces possibilités.

M. Buschbeck remarque qu'il proposera de réduire la proposition de la gratuité des moins de 16 ans au soir et au week-end et non pas tout le temps sinon, il risque effectivement d'y avoir un manque à gagner. Il aimerait savoir si la carte journalière pour deux fonctionne, aujourd'hui, et combien de personnes l'utilisent. Il aimerait savoir combien cela coûte et combien coûterait cette motion au niveau des indemnisations à verser.

M. Pavageau déclare qu'à moins de faire une étude poussée sur l'usage de cette carte, il n'y a pas de moyens techniques pour savoir sachant que le ticket est simplement acheté, mais sans que l'on sache si une personne accompagne ou non. Il peut cependant transmettre le nombre de cartes journalières vendues le week-end. Le coût au canton pour cette carte est de 38 000 F pour une journée demi-tarif et 76 000 F pour une journée gratuite. Ils vont essayer de chiffrer cela pour la motion.

Le Président propose de suspendre les travaux sur la motion pour que le PL soit abordé.

Un député (S) pense qu'il aurait été bien d'auditionner Unireso et les TPG ensemble lors d'une séance pour savoir ce qu'ils pensent de la motion.

M. Buschbeck propose d'attendre les réponses du Département, dans un premier temps.

Le Président propose de réinscrire cette proposition à l'ordre du jour, mais la commission s'y oppose.

M. Favre déclare que de nombreux rabais existent avec les abonnements généraux. Il suffit de vivre avec quelqu'un d'autre dans un appartement pour avoir un avantage, l'enfant peut voyager pour 16 F en seconde classe dans toute la Suisse pendant une journée, la carte à 30 F permet de voyager dans toute la Suisse en famille pendant une année. Il y a déjà beaucoup de subtilités et de possibilités de ce type qui existent. Les CFF n'accueilleront pas cette motion à bras ouverts vu qu'ils font déjà des efforts conséquents.

7 février 2017 – reprise du traitement de la motion

M. Buschbeck rappelle que cette motion part du constat que le taux de remplissage des transports publics est insuffisant. Il y a actuellement une saturation aux heures de pointe et un très faible taux de personnes utilisant les transports publics pour les loisirs. Cela se traduit par le chiffre suivant : entre 2000 et 2010, le nombre de personnes utilisant les transports publics pour des loisirs est passé de 14% à 15% alors que pour se rendre au travail, cette part est passée de 25 à 36%. Les transports publics peinent donc à trouver leur public pour les loisirs. Il y a deux possibilités : réduire les prestations durant les heures creuses et sur les lignes de campagne ce qui n'est pas souhaitable si l'on veut garantir la prestation ou trouver un public pour le trafic de loisirs. La motion demande deux choses : un ticket vaut pour deux personnes le soir dès 19h et durant le week-end et la gratuité pour les moins de 16 ans lorsqu'ils sont accompagnés d'un adulte. A titre d'exemple, se rendre au centre-ville pour voir les feux des fêtes de Genève avec les transports publics coûte une trentaine de francs à une famille de trois enfants. Ces mesures s'adressent à un public qui ne prend pas les transports publics. Il s'exprime ensuite à propos de l'amendement du parti socialiste visant à ajouter une deuxième invite : « à augmenter la subvention annuelle accordée aux opérateurs de transports subventionnés afin de combler intégralement le manque à gagner engendré par les réductions tarifaires proposées par la première invite, et garantir à minima l'offre de prestations, calculée en places par kilomètres (PK), prévalant avant l'application des mesures prévues par la première invite ». Même si cet amendement part d'une très bonne intention, il ne va pas dans le sens de la motion, car cette mesure vise à augmenter le public des transports publics et donc à augmenter les recettes de ces derniers. Si cela provoque un manque à gagner, il retire la motion. Le but n'est pas

d'augmenter la subvention des transports publics ou le manque à gagner de ces derniers mais de capter un nouveau public.

Un député (PLR) comprend l'orientation de cette motion car il s'agit de capter un nouveau public. Il demande comment il est possible de savoir que ce nouveau public ne prend pas les transports publics pour des raisons de prix. Avant de faire cela, il faut être sûr que la non-utilisation des transports publics le soir et le week-end est freinée à cause du prix.

M. Buschbeck répond qu'il existe la carte junior et que le public qui l'utilise ne sera pas intéressé par sa mesure. Aujourd'hui, 85% des loisirs ne sont font pas via les transports publics. La raison principale est la disponibilité du trajet. L'élément financier est la deuxième raison principale, car il n'y a aucune mesure mise en place en faveur de ce public pour l'attirer à prendre les transports publics.

Un député (S) soutient ce qui vise à soutenir les familles et estime que c'est une bonne idée. Il rappelle qu'il y a la carte junior qui est proposée par les CFF. La promotion de ces cartes est insatisfaisante. La non-promotion de cette carte est certainement liée à un manque à gagner des TPG. Il demande si cela ne serait pas mieux d'accentuer ce type de promotion. Il estime que le contrôle des mesures instaurées par cette motion sera compliqué et demande comment M. Buschbeck voit cela.

M. Buschbeck affirme que la carte junior et la motion ne visent pas tout à fait le même type de population. Il y a effectivement un problème de promotion de la carte junior et d'autres offres qui sont aujourd'hui inconnues du public. Unireso a une approche très conservatrice dans ce domaine et c'est regrettable. Concernant la deuxième question, le contrôle ne semble pas très compliqué car il fonctionnerait selon le même principe que celui pour la voie 7. Quant à la gratuité des moins de 16 ans accompagnés d'un adulte, il suffirait que l'adulte prenne un ticket pour lui et ainsi le jeune pourrait voyager avec lui.

Un député (MCG) relève qu'il existe déjà des tarifs spéciaux pour les enfants. La communication de ces offres est effectivement faible. Il n'est pas convaincu que les gens utilisant actuellement la voiture vont la laisser tomber et utiliser les transports publics car ces derniers offrent des prix spéciaux.

Une députée (S) affirme que le groupe socialiste soutient cette motion. Un certain nombre de personnes seraient incitées à prendre les transports publics si les tarifs étaient moins chers. Certaines personnes prennent déjà les transports publics de façon occasionnelle et paient un billet comme selon le système actuel. Si cette motion est acceptée, elles n'auraient plus besoin de payer un billet ou ne devraient en payer qu'un sur deux. Le groupe socialiste

crainc que cela engendre une perte de recettes et c'est la raison pour laquelle ce dernier a déposé un amendement. Si M. Buschbeck s'inquiète de l'utilité de cet amendement, cet amendement peut être modéré avec l'ajout suivant : « le manque à gagner éventuel ».

Un député (PDC) comprend l'objectif de cette motion. Il n'est pas persuadé qu'une famille, pour des raisons pratiques, abandonne la voiture pour prendre les transports publics le soir ou le week-end. En effet, il y a moins de monde sur les routes et plus de places dans les parkings le soir ce qui fait qu'il est plus facile de se déplacer en voiture avec deux ou trois enfants à ces moments. Il existe une série d'offres comme la carte junior et la carte journalière. M. Pavageau avait également évoqué l'offre de la Fondation des Parkings proposée dans les P+R couplée à des billets en faveur de plusieurs personnes. Il estime qu'il faudrait transformer cette motion en demandant aux TPG d'entreprendre une campagne de promotion de ces offres. Il estime que c'est la première chose à faire avant de mettre en place les mesures de cette motion. Il est partisan de transformer les invites de cette motion en invitant les TPG à faire une telle campagne. Il faut également éviter de compenser une nouvelle fois une baisse de revenus des TPG par le versement d'une indemnité supplémentaire.

Un député (S) dit que son inquiétude va dans le même sens que celui de sa collègue de parti et du parti socialiste. Il y a environ 40 000 billets valables une heure de temps qui sont vendus quotidiennement ce qui engendre un chiffre d'affaires quotidien de 110 000 F. Il est certain que des gens qui se déplaçaient avec ces billets se déplaceront désormais à deux et n'en achèteront plus qu'un pour deux. Par conséquent, si l'amendement socialiste n'est pas accepté, il ne pourra pas entrer en matière même si le but de cette motion est louable.

Un député (UDC) relève qu'il n'y a pas eu d'augmentation de la fréquentation suite à la baisse des tarifs. Se déplacer en voiture pour les loisirs est moins cher et cela permet d'accéder à des endroits peu desservis par les TPG. En se rendant à la campagne pour faire un barbecue, les jeunes et les enfants peuvent être amenés sur place sans avoir à utiliser les TPG. Il y a actuellement deux systèmes de titres qui existent : un système permet de voyager avec une carte familiale plein tarif, ce qui coûte 100 000 F aux TPG et les CFF offrent une carte junior coûtant 30 francs par année et par enfant qui est également valable dans les TPG. Finalement, de nombreux rabais existent pour les jeunes lorsqu'ils ont un de leurs parents qui possède un abonnement général. Le groupe UDC n'entrera donc pas en matière sur cette motion.

Un député (S) dit qu'il y a, en ville, au moins 30% des personnes qui n'ont pas de voiture. Aller au théâtre à Carouge ou à Meyrin ne pose pas de problème cela fonctionne bien et assez tard le vendredi et le samedi soir. Cela permet d'utiliser les transports publics en famille. Il affirme qu'il n'a pas de voiture depuis 30 ans et que cela ne l'empêche pas d'habiter Plan-les-Ouates et de se rendre de temps en temps au théâtre en transports publics. En comparant les coûts entre les taxis, les voitures Mobility et les transports publics, ces derniers sont pénalisés. Il trouve intéressant d'encourager l'utilisation des transports publics pour des activités familiales en soirée. Concernant les craintes formulées notamment par le député (S) quant aux éventuelles pertes de recettes, il demande s'il serait possible d'imaginer un exercice d'une année à l'essai afin d'en faire un bilan pour voir si c'est une crainte hypothétique ou non.

Un député (UDC) n'est pas convaincu par ce type de promotion qui ne fait qu'ajouter une couche aux nombreux tarifs existants. Il demande si la situation est la même dans d'autres cantons.

M. Buschbeck n'a que les chiffres pour les TPG.

Un député (MCG) dit qu'il utilise régulièrement les transports publics aux heures de pointe. Il se demande si quelque chose pourrait être fait afin d'éviter que tout le monde prenne les transports publics aux heures de pointe et estime justement que cette proposition est intéressante, car elle permettra de promouvoir l'utilisation des TPG dans les moments où ces derniers sont sous-utilisés.

Un député (PLR) relève qu'il se trouve face à deux positions différentes. Celle du député (S) qui n'estime pas que la motion ne va pas causer de pertes de recettes. L'amendement de son parti vise donc à les compenser. Et celle de M. Buschbeck qui estime que cela ne va pas causer de pertes de recettes vu que cette mesure vise à capter des personnes qui n'utilisent pas encore les transports publics. Ce dernier ajoute que si sa motion fait baisser les recettes, il la retirera. Il demande s'il est possible d'avoir des informations plus précises afin de savoir si cette mesure engendrerait des pertes de recettes et, si c'est le cas, quel serait le montant de ces pertes.

M. Pavageau rappelle que le Département est plutôt à la recherche de recettes supplémentaires qui vont se chiffrer à environ 50 millions de francs pour le développement du prochain PATC. Il affirme que M. Barthassat reconnaît l'effet louable de vouloir développer l'utilisation des transports publics, mais le Département est dubitatif quant à l'effet éventuel de cette mesure et surtout très inquiet de l'impact potentiel de celle-ci. D'après les études marketing Unireso et TPG, 89% des Genevois sont utilisateurs

occasionnels des TPG. Il n'y a que 11% des Genevois qui ne prend jamais les TPG. Quant aux impacts, en cas d'augmentation de la fréquentation, il faudra automatiquement dédommager les CFF. En effet, si les CFF ont, à terme, plus de clients qui ne paient pas, ils vont réclamer le paiement aux TPG qui vont ensuite se retourner contre l'Etat. Durant le week-end, des optimisations sont réalisées en adéquation avec la fréquentation. Si la fréquentation est amenée à augmenter dans ces périodes, il faudra augmenter l'offre ce qui augmentera logiquement les coûts. Il demande à M. Simond de projeter une présentation sur les pertes potentielles de recettes par rapport à aujourd'hui. La perte potentielle est de l'ordre de 5 millions de francs. Ce n'est pas le facteur prix qui génère du trafic, mais la qualité des prestations des TPG. Il conclut que c'est plutôt dans cette optique que M. Barthassat souhaite se placer.

M. Buschbeck est surpris par ce chiffre et estime que c'est une mascarade. Il ne croit pas que cela va engendrer une telle perte et que ces calculs sont fantaisistes. La solution sera peut-être la gratuité pour les moins de 18 ans.

M. Pavageau précise que ce chiffre a été demandé à Unireso. Aujourd'hui, la composition de la clientèle des transports publics est connue grâce aux enquêtes que mène Unireso. Il est donc possible de savoir combien de personnes de moins de 16 ans voyagent avec un ticket unitaire sur une année. Ce sont des calculs statistiques de la ventilation de l'usage du transport collectif.

Un député (UDC) demande s'il ne faudrait pas inverser le processus et demander aux TPG de venir et leur demander quelles sont leurs propositions et, ensuite, sur la base de cela, débattre à propos de ce sujet.

M. Pavageau répond que l'effet de levier est la qualité de l'offre. C'est cela qui suscite l'utilisation. Si le prix était l'effet de levier, Genève aurait déjà eu plus de succès.

Un député (UDC) le remercie et précise qu'il serait intéressant de savoir ce qu'il se passe dans les autres cantons. Sans comparaison, il manque de la substance à ce débat.

Le Président demande à la députée (S) de présenter son amendement.

La députée (S) indique que son amendement vise l'ajout d'une deuxième invite et que sa teneur est la suivante : « à augmenter la subvention annuelle accordée aux opérateurs de transports subventionnés afin de combler intégralement le manque à gagner engendré par les réductions tarifaires proposées par la première invite, et garantir à minima l'offre de prestations,

calculée en places par kilomètres (PK), prévalant avant l'application des mesures prévues par la première invite ».

Le Président met aux voix l'amendement du groupe socialiste :

Pour :	4 (1 EAG, 3 S)
Contre :	8 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 1 MCG)
Abstentions :	3 (2 MCG, 1 Ve)

L'amendement du groupe socialiste est refusé.

Le Président invite le député (PDC) à formuler son amendement.

Le député (PDC) indique que son amendement remplace les invites actuelles et que sa teneur est la suivante : « à inciter Unireso à promouvoir les offres actuelles des transports publics favorisant leur utilisation par les familles et dans le cadre de déplacements de loisirs ».

Le Président met aux voix l'amendement du groupe PDC :

Pour :	9 (1 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 3 MCG)
Contre :	2 (1 EAG, 1 Ve)
Abstentions :	4 (3 S, 1 UDC)

L'amendement du groupe PDC est accepté.

Un député (S) concède que l'on peut remettre en cause les chiffres présentés mais relève que cette mesure a manifestement un impact financier négatif. M. Buschbeck a dit qu'il retirerait sa motion si un tel impact était démontré. Il demande si M. Buschbeck ne veut pas retirer sa motion.

M. Buschbeck refuse car cela l'empêcherait de dire en plénière que ces chiffres sont une mascarade.

Le Président met aux voix la M 2202 ainsi amendée :

Pour :	11 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 S)
Contre :	1 (1 Ve)
Abstentions :	3 (1 EAG, 2 S)

La M 2202 ainsi amendée est acceptée.

Conclusion

La majorité de la commission vous recommande de voter cette motion telle qu'amendée en commission qui demande à Unireso un effort de promotion des offres existantes pour les jeunes et les familles.

Annexe : présentation des tarifs Unireso réduits

Proposition de motion (2202)

pour l'encouragement de l'utilisation des transports publics pour les loisirs et en famille grâce à des tarifs attractifs

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- le taux de remplissage insatisfaisant des Transports publics genevois (15,3% en 2011), malgré une augmentation de l'offre et des passagers observée depuis plusieurs années ;
- la saturation du réseau aux heures de pointe ;
- le faible taux de personnes recourant aux transports publics pour se déplacer dans le cadre de leurs loisirs (15%), selon le microrecensement mobilité de 2010 ;
- la quasi-stagnation du pourcentage de personnes empruntant les véhicules individuels motorisés et les transports publics, depuis 10 ans, pour motif de loisirs (en 2000 : 76% TIM, 14% TP ; en 2010 : 71% TIM, 15% TP), selon le microrecensement mobilité de 2010 ;
- comparativement, l'évolution du pourcentage de personnes empruntant les véhicules individuels motorisés et les transports publics, depuis 10 ans, pour se rendre à leur travail (en 2000 : 68% TIM, 25% TP ; en 2010 : 54% TIM, 36% TP), selon le microrecensement mobilité de 2010 ;
- le fort potentiel de développement de l'utilisation des transports publics, qui représentent 15% des déplacements, contre 41% en transport individuel motorisé, selon Mobilités 2030 ;
- le fait que les cartes journalières Unireso sont d'ores et déjà valables pour 2 personnes le week-end,

invite le Conseil d'Etat

à inciter Unireso à promouvoir les offres actuelles des transports publics favorisant leur utilisation par les familles et dans le cadre de déplacements de loisirs.

TARIFS UNIRESO RÉDUITS

COMMISSION DES TRANSPORTS
24 JANVIER 2017



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POF 2016/16 100

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

27.01.2017

QU'EST-CE QUE LE TARIF RÉDUIT UNIRESO ?

> TARIF RÉDUIT \neq 1/2 TARIF !

- Tarif réduit est un facilité tarifaire offerte aux :
 - ⇒ Jeunes de 6 à 15 ans inclus
 - ⇒ Seniors dès l'âge légal de l'AVS et AI (rente entière, dès 25 jusqu'à l'âge légal de l'AVS)
 - ⇒ Détenteurs de l'abonnement demi-tarif émis par les CFF
- Il s'applique uniquement aux titres de transports occasionnels et non aux abonnements

Titres occasionnels : Billets unitaires et cartes journalières Tout Genève

Titre de transport	Tarif plein	Tarif réduit	Tarif plein 1 ^{ère} classe	Tarif réduit 1 ^{ère} classe
Saut de puce	2.00 CHF	1.80 CHF	-	-
Tout Genève 1h	3.00 CHF	2.00 CHF	5.40 CHF	3.50 CHF
Carte journalière	10.00 CHF	7.30 CHF	17.00 CHF	12.50 CHF
Carte journalière dès 9h	8.00 CHF	5.60 CHF	13.60 CHF	9.60 CHF



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POF 2016/16 100

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

27.01.2017 Page 2

TITRES OCCASIONNELS: VOLUME ET CHIFFRE D'AFFAIRE

> EN MOYENNE JOURNALIÈRE (JUN 2016)

Titre de transport	Quantité	Chiffre d'affaire	Pic Pollution
Saut de puce 1/1	2'360	4'720 CHF	4'250 CHF
Saut de puce 1/2	710	1'270 CHF	1'270 CHF
Billet 1 heure 1/1 (y c. 1ère cl.)	26'130	78'400 CHF	52'270 CHF
Billet 1 heure 1/2 (y c. 1ère cl.)	14'690	32'320 CHF	32'320 CHF
Carte journalière 1/1 (y c. 1ère cl.)	210	2'300 CHF	1'520 CHF
Carte journalière 1/2 (y c. 1ère cl.)	80	600 CHF	600 CHF
Carte journalière dès 9h 1/1 (y c. 1ère cl.)	1'270	11'400 CHF	7'600 CHF
Carte journalière dès 9h 1/2 (y c. 1ère cl.)	930	6'130 CHF	6'130 CHF
TOTAL	46'380	137'140 CHF	105'960 CHF

Différence = 31'180 CHF



INDEMNISATION DES ABONNÉS ANNUELS / MENSUELS

> EN CAS DE TARIF RÉDUIT LORS DE PICS DE POLLUTION

- Enjeu de la mise en place d'une indemnité compensatoire pour les abonnés

Abonnements Tout Genève mensuels et annuels : estimation CA par jour

Abonnements	Quantité moyenne en circulation journalière	Chiffre d'affaire journalier estimé
Hebdomadaires	200	1'010 CHF
Mensuels	52'300	106'550 CHF
Annuels	109'170	242'250 CHF
TOTAL	161'670	349'810 CHF



FACILITÉS TARIFAIRES POUR LES FAMILLES ET JEUNES

> JEUNES

- Gratuité jusqu'à 6 ans en Suisse
- Tarif réduit sur les titres occasionnels Unireso pour les 6 à 15 ans inclus (enfant voyageant seul)
- Abonnements Unireso hebdomadaires, mensuels et annuels juniors pour les 6 à 24 ans inclus (enfant voyageant seul)
- Si l'enfant de 6 à 16 ans est accompagné par ses parents ou grand-parents : cartes junior ou petits-enfants des CFF pour CHF 30.- par an valable aussi sur Unireso

> FAMILLES

- Réductions sur les abonnements mensuels (CHF 5.-) et annuels (CHF 50.-) pour les abonnées d'un même foyer
- Le week-end, la carte journalière plein tarif (CHF 10.-) est valable pour deux personnes voyageant ensemble dans le canton (aussi valable pour carte régionale Unireso)

Date de dépôt : 25 avril 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les transports publics ont un grand potentiel inexploité à l'heure actuelle. En effet, les transports publics n'ont pas la cote pour les déplacements de loisirs. Tandis que la part des déplacements pour se rendre au travail en TP passait de 25% à 36% entre 2000 et 2010, elle stagnait pour les déplacements de loisirs. Conséquence : dans l'écrasante majorité des cas, ces déplacements sont réalisés en TIM (71% pour les loisirs, contre 54% pour se rendre au travail). Cela concerne tant les déplacements en famille du week-end que les sorties culturelles en soirée.

L'orientation retenue en matière de tarification des transports publics n'est pas pour rien dans cette tendance. C'est prioritairement la fidélisation des clients qui est recherchée, grâce à une tarification encourageant fortement l'acquisition d'un abonnement et, par conséquent, peu favorable à l'utilisation sporadique, ce qui dissuade par exemple de nombreux parents à opter pour les TP en famille.

Aujourd'hui, il existe déjà une possibilité pour les familles d'acheter une carte junior CFF au tarif de 30 F, permettant de voyager gratuitement avec ses enfants de moins de 16 ans. Permettre à n'importe quel adulte de voyager avec un enfant de moins de 16 ans sans qu'il paie un second titre de transport, c'est encourager les déplacements en transports publics par les familles, qui n'auront pas à se tracasser de démarches administratives et bénéficieront d'une grande flexibilité.

Cette opération vise précisément les familles et la mobilité de loisirs, afin d'augmenter l'utilisation des transports publics qui subsiste en dehors des heures de pointe et de mieux rentabiliser, grâce à ces deux mesures.

Grâce à l'attractivité ciblée de ces avantages tarifaires, la fréquentation pourra augmenter pour rentabiliser l'offre des transports publics et optimiser l'usage des infrastructures. C'est également favoriser de nouveaux usagers, peu habitués à emprunter les transports publics, qui pourront opter pour ce

moyen de transport au quotidien après l'avoir testé dans le cadre de leurs loisirs.

Malheureusement, il semble que le sens entrepreneurial d'UNIRESO soit proche du zéro absolu. Tous les signes indiquent qu'il n'existe aucune volonté de chercher des solutions à la sous-utilisation des transports publics à certaines heures et sur certaines lignes : aucune promotion n'est faite de la possibilité d'étendre la validité des cartes journalières à deux personnes le week-end. Pire, lorsqu'il est demandé d'évaluer les conséquences financières de l'adoption de la motion, UNIRESO est incapable de concevoir que cette mesure amènerait -sans contestation possible- de nouveaux clients occasionnels et de nouvelles recettes et ne voit dans cette proposition qu'un risque, préférant des bus vides et subventionnés à la possibilité de les remplir un tant soit peu.

La commission ne s'y est pas trompée en ajoutant un amendement demandant d'« inciter UNIRESO à promouvoir les offres actuelles des transports publics favorisant leur utilisation par les familles et dans le cadre de déplacements de loisirs ». Malheureusement, effrayée par les prévisions catastrophistes d'UNIRESO, elle a fait le choix de supprimer toutes les autres invites, pourtant nullement incompatibles avec l'amendement proposé. Les Verts vous proposent donc de rajouter à la motion adoptée en commission les invites d'origine.