

*Date de dépôt: 4 septembre 2001*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**

**Rapporteure : M<sup>m</sup>c Laurence Fehlmann Rielle**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné le concept de la communauté tarifaire intégrale lors de ses séances des 16 et 30 janvier et en particulier du projet de loi 8520, le 28 août 2001, sous la présidence de M. Jean-Marc Odier.

M. le conseiller d'Etat Gérard Ramseyer, M. Philippe Mattey, secrétaire-adjoint, ainsi que MM. Christoph Stucki et Michel Hirsig représentant les TPG et M. Robert-Grandpierre ont assisté la commission dans ses travaux. Les procès-verbaux ont été tenus respectivement par MM. Carlos Orjales et Hubert Demain.

### **1. Bref rappel du concept de la communauté tarifaire intégrale**

En janvier 2001, le Département de justice et police et des transports et les TPG ont présenté aux députés le concept de la communauté tarifaire intégrale en vue de son entrée en vigueur en juillet 2001.

M. G. Ramseyer a rappelé l'importance que le Conseil d'Etat attribue au renforcement de l'attrait des transports publics non seulement sur les aspects quantitatifs, comme le développement des infrastructures, mais également sur

des aspects qualitatifs comme l'amélioration de la desserte, le confort des passagers, la rapidité, etc. La volonté d'instaurer une communauté tarifaire intégrale (ci-après CTI) s'est exprimée à travers le RD 357 sur les transports, en février 2000, et celle-ci a aussi fait l'objet d'une information dans la presse et dans les récentes publications du département.

Le Grand Conseil a aussi exprimé son intérêt pour la CTI, notamment à l'occasion de l'examen du contrat de prestations ainsi que par l'introduction d'une rubrique dans le budget 2001 de l'Etat.

Les partenaires de la CTI sont les TPG, les CFF et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN).

La description détaillée des objectifs et des démarches qui ont présidé à l'introduction de la CTI figure dans l'exposé des motifs du projet de loi 8520.

## **2. Position de la commission**

Etant donné l'avancement des démarches initiées par le département, celui-ci avait besoin d'un préavis de la commission afin de finaliser le dossier. Un projet de loi devait formaliser la démarche et être soumis dans un délai assez court aux députés...

Tous les groupes ont affirmé leur adhésion au principe de la communauté tarifaire intégrale. Cependant, des divergences sont apparues sur la manière de l'introduire et en particulier sur les coûts supplémentaires que cela entraînerait pour l'Etat.

Le représentant du département a expliqué que selon les prévisions, l'Etat devrait faire un effort au moment du lancement et que l'introduction de la CTI s'accompagnera de la mise en service de plusieurs nouvelles lignes, notamment de la desserte Cornavin-Cointrin. Par la suite, la CTI évoluera vers un système de charges fixes et cela dépendra aussi des partenaires (Vaud et la France voisine).

L'estimation des coûts de l'introduction de la CTI pour les trois prochaines années est la suivante :

- la CTI bénéficie d'une garantie apportée sur l'excédent de charges lié directement à la démarche par l'autorité organisatrice (Etat de Genève) ;
- la garantie est évaluée à environ 3'300'000 F par an, y compris les frais de logistique liés à la démarche. Pour l'étape juillet-décembre 2001 : 1'650'000 F ;
- une indemnité est aussi allouée pour le report à 2003 de l'augmentation de

tarif des abonnements, estimée à 1'670'000 F par an (836 000 F pour 2001) en vertu de l'article 11, alinéas 1 et 2 de la loi fédérale sur les transports publics du 4 octobre 1985 (RS 742.40).

La commission a donc été sollicitée pour se prononcer sur le principe de la prise en charge de ces coûts par l'Etat.

*Mis au voix, ce principe a été accepté par 6 OUI (2 AdG, 3 S, 1 Ve) contre 4 NON (3 L, 1 R) et 3 abstentions (2 DC, 1 R).*

### **3. Présentation du projet de loi et discussion**

Le projet de loi lié à la CTI a été examiné par la Commission des transports dans sa séance du 28 août 2001, soit deux mois après le début de la mise en application de la CTI, à savoir le 1<sup>er</sup> juillet 2001.

M. Matthey rappelle que la CTI résulte de l'extension de la formule existante sur les abonnements depuis 1989. Ce système devrait permettre de développer une collaboration inter-villes et inter-régions grâce au partenariat des CFF.

A une question d'un commissaire sur la réaction des usagers des transports publics, il est répondu qu'il y a très peu d'attitudes négatives mais que l'on relève un grand besoin d'information. De nombreux documents sont à disposition et l'on peut consulter le site Internet. A un commissaire préconisant le rétablissement de points de vente TPG aux nœuds urbains (Rive, Gare, Bel-Air), le représentant des TPG répond que la tendance générale va dans le sens de la suppression des agents de vente et leur remplacement par la vente en ligne.

L'entrée en matière de ce projet de loi est acceptée à l'unanimité, à savoir : 1 AdG, 3 S, 1 Ve, 2 R, 1 DC, 2 L.

Le groupe libéral annonce que tout en étant acquis au principe de la CTI, il s'abstiendra sur ce projet de loi car il estime que le montage financier est inadéquat. La participation financière de l'Etat est, selon lui, déjà importante dans le cadre du contrat de prestations ; en outre, les modalités de participation financière des nouveaux partenaires ne sont pas suffisamment définies.

#### **Art. 3 Harmonisation des prestations (nouvelle teneur)**

Cet article est accepté à l'unanimité (1 AdG, 3 S, 1 Ve, 2 R, 1 DC) moins deux abstentions (L).

**Art. 2** *Entrée en vigueur*

La présente loi entre en vigueur le lendemain du jour de sa promulgation

**Art. 3** *Disposition transitoire*

La présente loi déploie ses effets à dater du 1<sup>er</sup> juillet 2001.

Ces articles tels qu'amendés sont adoptés à l'unanimité (1 AdG, 3 S, 1 Ve, 2 R, 1 DC) moins deux abstentions (L).

Le projet de loi dans son ensemble est adopté à l'unanimité (1 AdG, 3 S, 1 Ve, 2 R, 1 DC) moins deux abstentions (L).

La commission vous engage donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ce projet de loi.

**Projet de loi  
(8520)**

**modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**

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

**Art. 1 Modifications**

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

**Art. 3 Harmonisation des prestations (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à  
permettre l'accès à l'ensemble du réseau.

<sup>2</sup> Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage,  
notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut  
conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer  
Fédéraux Suisses SA (CFE), les Transports publics genevois (TPG), la Société  
des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de  
transport dont les prestations poursuivent des buts analogues, afin de  
permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un  
périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.

<sup>3</sup> L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer  
leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.

**Art. 2 Entrée en vigueur**

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

**Art. 3 Disposition transitoire**

La présente loi déploie ses effets à dater du 1<sup>er</sup> juillet 2001.