

Date de dépôt: 26 novembre 2002

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations 2003-2006 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapporteur: M. David Hiler

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de Jean Spielmann puis de Gilles Desplanches, la Commission des transports a consacré ses séances des 8, 22 et 29 octobre, 5, 12, 19 et 26 novembre au projet de loi 8441. M^{me} Caroline Martinuzzi a pris le procès-verbal.

Le contrat de prestations est la concrétisation du plan directeur 2003-2006 des transports publics. Celui-ci s'inscrit dans la perspective d'une augmentation des déplacements motorisés de l'ordre de 40% à l'horizon 2020. Cette forte hausse de la mobilité implique, d'ici à 2020, une augmentation de l'offre en transports publics d'environ 65%. L'objectif fixé est de renforcer l'offre et la fréquentation des transports publics de 20% d'ici à 2006.

Les grandes échéances 2003-2006 sont :

- Extension de la desserte ferroviaire régionale Nyon-Cornavin jusqu'à Lancy-Pont-Rouge en décembre 2002.
- Mise en service de la ligne de tramway section Sécheron en décembre 2003.
- Mise en service de la 3^e voie CFF Genève-Coppet et de la ligne de tramway section Acacias en décembre 2004.
- Mise en service de la ligne de tramway section boucle des Palettes, en décembre 2005.
- Mise en service de la 1^{re} étape de la ligne de tramway Cornavin - Meyrin - CERN jusqu'au Bouchet, en décembre 2006.

D'autres améliorations interviendront en termes de desserte et fréquences.

Une extension de la Communauté tarifaire intégrale UNIRESO en direction du canton de Vaud et des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie est également planifiée au cours de cette période.

La mise en œuvre de l'étape 2003 du Plan directeur des transports publics interviendra au 30 mars prochain par un ensemble de mesures diffuses améliorant l'efficacité et les cadences de « Constellation » (qui en a bien besoin).

Règles du jeu et enjeux

Le projet de loi est, rappelons-le d'emblée, d'un type particulier. Il n'est pas soumis à référendum et le contrat de prestations ne peut être amendé. Le Grand Conseil ne peut donc répondre que par oui ou par non. Ces modalités ont été fixées par la majorité actuelle.

Dans l'étude de cet important projet de loi dont l'adoption pourrait marquer un véritable tournant dans l'histoire des transports publics de notre canton, le débat en commission s'est rapidement focalisé sur deux objets :

- Certains commissaires se sont inquiétés de l'impact de la forte hausse des tarifs prévue dans le contrat de prestations.
- D'autres se sont étonnés que l'augmentation de la subvention soit supérieure à l'augmentation de l'offre qui est de 20% au terme du contrat de prestations.

Les données précises concernant l'impact financier de l'augmentation de chaque type de billet et de chaque type d'abonnement ont été fournies après que la commission a procédé au vote final. Elles figurent en annexe de ce

rapport. Il est clair que ce volet fera l'objet d'amendements en plénière, raison pour laquelle nous joignons au présent rapport les évaluations fournies par les TPG.

En ce qui concerne le second point, la réponse se trouvait en fait dans l'exposé des motifs particulièrement touffu du projet de loi, mais elle a été explicitée et complétée au cours des différentes auditions. En substance, l'augmentation de la subvention telle qu'elle est prévue par le contrat de prestations s'explique par trois grands facteurs :

- L'augmentation de l'offre de 20%.
- Des investissements extraordinaires destinés à rattraper le retard pris dans les années 1990. Le matériel n'a pas été renouvelé pendant 10 ans et maintenant il n'est plus possible de repousser l'échéance.
- L'augmentation normale due à l'inflation.

La question qui se pose donc est de savoir s'il est possible d'éviter ce cumul d'augmentations. Dans sa majorité, la commission a estimé que ce cumul était objectivement inévitable si l'on souhaitait augmenter l'offre de 20% en 4 ans comme le prévoit le plan directeur. Elle s'est fondée pour arriver à cette conclusion sur les très nombreux renseignements fournis par le Département et les TPG. Les documents les plus pertinents figurent en annexe.

UNIRESO : auditions des TPG et des CFF

Les TPG étaient représentés par MM. C. Stucki, M. Hirsig, R. Burri et les CFF par M. G. Bachelard.

M. Bachelard rappelle que la Suisse compte actuellement 20 communautés tarifaires différentes et que la compatibilité est encore éloignée entre l'offre des prestations et l'offre tarifaire. Par ailleurs, UNIRESO est la seule communauté tarifaire intégrale existante en Suisse romande. Il y aura bientôt 5 communautés de ce type en Suisse. On s'oriente en Suisse vers un regroupement en 7 ou 8 régions RER, dont Lausanne constituerait le 7^e et Genève la 8^e. Mais il est fort probable que la région lémanique recoupe un seul réseau RER, si possible des deux côtés du lac (extension de la zone tarifaire prévue pour fin 2004 et 2005).

Pour les responsables des TPG, **ce type de réalisation nécessite absolument une compatibilité des tarifs, c'est-à-dire une hausse tarifaire à Genève**. Pour le passage d'un système à l'autre, il faudrait par exemple que:

- l'abonnement « orange », qui correspond au titre de transport phare de toutes les communautés tarifaires en Suisse, redevienne nominatif et non plus au porteur (fraude);
- l'abonnement junior « azur », nettement plus avantageux à Genève, subisse une hausse de 28 %, mais couplé au maintien du « rabais famille » (exception genevoise);
- l'abonnement « senior » (spécificité genevoise, à l'exception des achats par les collectivités d'abonnements pour personnes âgées) soit maintenu mais assorti d'une hausse de prix;
- le billet à plein tarif, qui accuse un retard important (au vu de la densité du réseau, de la dimension des zones), soit augmenté, tout en maintenant les rabais offerts par la carte à bonus.

M. Bachelard insiste sur le fait que deux relèvements tarifaires n'ont pas été réalisés à Genève (dernières hausses en 1995 et 1996) et que ce rattrapage va certainement engendrer un problème pour certaines catégories de la population. L'amélioration des prestations impose un coût incompressible, à répartir pour une part sur le client, et pour une part sur les collectivités publiques. Il ajoute que la situation à Genève est moins grave qu'ailleurs puisque tempérée par le rabais famille.

Actuellement, le client paie le 40 % du coût, le 60 % étant donc à la charge des collectivités publiques. A Bâle, la politique d'incitation est plus développée, ce qui a pour conséquence un taux de pénétration des transports publics et des abonnements beaucoup plus fort (programme environnemental avec subvention jusqu'à 35.- F). Concernant le relèvement du prix du billet à 2.60 F, il constate que le taux minimal suisse est à 2.60 F, le prix du billet étant de 2.80 F à Bâle-Ville et 3.60 F (1 zone) à Zurich.

Les TPG expliquent que l'adaptation tarifaire prend en compte 9,9 % de rattrapage de l'index des prix à la consommation et inclut l'harmonisation de la durée de validité, soit le passage pour 3 zones, de 90 à 120 minutes. Cela équivaut à une augmentation de prix de l'ordre de 8 à 15 % ($1/2$ et plein tarif) correspondant à une hausse de validité de 33 %. La vente d'abonnements représente 17,7 % du produit des ventes des TPG. Par ailleurs, la création d'UNIRESO et la reconnaissance du demi-tarif CFF (33 000 détenteurs à Genève) ont fait perdre 1,8 million de francs net : la clientèle délaisse les abonnements mensuels au profit de cartes journalières demi-tarif CFF.

Selon les TPG une baisse du prix des transports publics de l'ordre de 1 % entraîne une hausse de fréquentation de 0,25 à 0,45 %, alors qu'une augmentation de la vitesse commerciale du réseau de 1 % entraîne un gain de clientèle de 0,7 - 1 %. Augmenter la vitesse rapporte donc trois fois plus de clients qu'une baisse de prix.

Conscients des répercussions sociales d'une augmentation des tarifs pour les enfants et les personnes âgées, les TPG proposent :

- de prévoir une augmentation du rabais famille en fonction du nombre d'enfants;
- un nouvel abonnement valable à partir de 9 h du matin, particulièrement pour les personnes âgées (avec un abonnement à prix inchangé).

Concernant la politique suivie par rapport aux entreprises et aux divers rabais accordés, les représentants des TPG expliquent que cette stratégie commerciale a débuté il y a 4 ans sur la base des conclusions d'un groupe de travail de l'Union internationale des transports. Environ 65 % des futurs revenus des opérateurs de transports devraient à l'avenir provenir de ce type de contrat « Grands Comptes ». L'adaptation consiste dans ce cas à ne pas accorder de rabais en fonction du volume brut, mais plutôt par rapport à la progression de la part modale du personnel de l'entreprise. Le client voit ainsi passer son abonnement de 700.- F à 500.- F/an et l'employeur peut également financer cette part (jusqu'à la gratuité), par exemple par le biais du montant encaissé pour les parkings.

Cette démarche s'effectue aussi en direction des PME, qui souhaitent également la fourniture de prestations complémentaires liées aux horaires particuliers de certaines sociétés (navettes).

Par ailleurs, des démarches ont été effectuées par les TPG afin d'offrir un forfait aux touristes arrivant à l'aéroport ou logeant dans des hôtels. Il y a peu de résultats pour l'instant.

Audition des TPG

Les TPG étaient représentés par MM. Jacquet, président du Conseil d'administration, C. Stucki, directeur général, E. Grasset, directeur développement réseau et infrastructures

Les TPG souhaitent que le contrat de prestations soit rapidement entériné afin d'entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2003.

M. Stucki indique que les données de base sont différentes des anciens contrats de prestations, car, auparavant, le cadre financier était fixé pour une période de 4 ans, alors que le contrat actuel est basé sur un plan directeur élaboré par le Conseil d'Etat et approuvé par le Grand Conseil

Concernant le renouvellement du matériel roulant, il estime qu'il s'agit d'une dépense quasiment obligatoire. La durée de vie est de 30 ans pour les trams, 20 ans pour les trolleybus et 12 ans pour les véhicules à diesel. Passés ces délais, le prix de l'entretien et des réparations devient prohibitif.

L'augmentation tarifaire a fait l'objet d'un long débat. Une hausse de tarif a toujours un impact au départ. En revanche, les TPG n'ont jamais connu des pertes définitives de la clientèle. S'il est vrai que la hausse tarifaire de la carte azur peut paraître quelque peu sévère, il est important de noter qu'elle n'a jamais connu d'augmentation depuis sept ans. De plus, les dispositions tarifaires doivent se rapprocher des normes suisses. Il s'agit d'une obligation s'il y a volonté de progresser dans la voie de la communauté tarifaire.

Discussion et votes

Avant de clore ses travaux, la commission s'est demandé si la durée de vie des véhicules des TPG et la durée d'amortissement des véhicules étaient dans la moyenne suisse. La réponse fournie par un tableau comparatif reproduit en annexe indique clairement que la réponse est positive. Les amortissements comptables sont bel et bien ceux employés usuellement dans ce secteur.

L'entrée en matière sur le projet de loi 8841 est acceptée à l'unanimité des 15 présents.

L'AdG propose l'amendement suivant à l'article 1, alinéa 1 : (la modification est en gras)

« Le contrat de prestations conclu par le Conseil d'Etat et le conseil d'administration des TPG est ratifié **sous réserve des tarifs qui restent inchangés.**

Ainsi que l'ajout d'un alinéa 3 : « **Le manquo par rapport aux recettes projetées dans le contrat de prestations est compensé à due concurrence par l'augmentation des subventions prévues à l'article 2.** »

Ces amendements sont refusés par 1 oui (1 AdG), 12 non (3 L, 2 PDC, 2 R, 2 Ve, 1 UDC) et 2 abstentions (1 S, 1 AdG).

Pour bien faire apparaître l'effet rattrapage pour le matériel roulant de sorte que celui-ci ne demeure pas inscrit dans la subvention après que le retard pris a été comblé, un commissaire radical propose de distinguer entre une enveloppe « ordinaire » et une subvention spéciale introduite pour le matériel roulant. Cette modification n'est pas de pure forme comme elle pourrait le paraître à première vue. Elle permet de fixer un plancher plus bas pour la négociation du prochain contrat de prestations. L'amendement admis par le chef du Département est ainsi formulé :

Art.2, al. 1 : « L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement suivante, répartie en tranches annuelles :

- **123 millions en 2003**
- **128 millions en 2004**
- **134 millions en 2005**
- **140 millions en 2006**

Al. 2 : « A ces montants s'ajoutent, notamment à titre de subvention spéciale pour le renouvellement du matériel roulant :

- **5,5 millions en 2003**
- **10 millions en 2004**
- **14 millions en 2005**
- **17 millions en 2006**

Al. 3 (ancien al. 2) : « Conformément à l'article 37 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993, **les montants figurant aux alinéas 1 et 2** ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 7, alinéa 2, 19, alinéa 4, et 20, alinéa 4, et 20, alinéa 1, du contrat de prestations. »

L'article 2, alinéa 1, ainsi amendé est accepté par 14 oui (1 AdG, 3 L, 2 PDC, 2 R, 3 S, 1 UDC, 2 Ve) et un non (1 AdG).

L'article 2, alinéa 2, ainsi amendé est accepté par 11 oui (2 AdG, 1 L, 2 PDC, 1 R, 3 S, 2 Ve) et 4 non (2 L, 1 R, 1 UDC).

L'article 2, alinéa 2, ainsi amendé est accepté par 13 oui (2 AdG, 2 L, 2 PDC, 2 R, 3 S, 2 Ve) et 2 non (1 L, 1 UDC).

Au vote d'ensemble, le projet de loi est accepté par 10 oui (1 AdG, 1 L, 2 PDC, 1 R, 3 S, 2 Ve), 3 non (1 AdG, 2 L) et 2 absentions (1 R, 1 UDC).

La majorité de la commission vous invite donc, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi 8841 tel qu'amendé.

Projet de loi (8841)

relatif à la ratification du contrat de prestations 2003-2006 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2003-2006 conclu par le Conseil d'Etat et le Conseil d'administration des TPG est ratifié.

² Un exemplaire certifié conforme du contrat de prestations est déposé à la Chancellerie d'Etat où il peut être consulté.

Art 2 Enveloppe budgétaire pluriannuelle et tranches annuelles

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement suivante, répartie en tranches annuelles :

- 123 millions en 2003 ;
- 128 millions en 2004 ;
- 134 millions en 2005 ;
- 140 millions en 2006.

² A ces montants s'ajoutent, notamment à titre de subvention spéciale pour le renouvellement du matériel roulant :

- 5,5 millions en 2003 ;
- 10 millions en 2004 ;
- 14 millions en 2005 ;
- 17 millions en 2006.

³ Conformément à l'article 37 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993, les montants figurants aux alinéas 1 et 2 ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 7, alinéa 2, 19, alinéa 4, et 20, alinéa 1, du contrat de prestations.

Art. 3 Clause conditionnelle

En cas de participation au financement par d'autres entités, les montants figurant à l'article 2, alinéa 1, sont réduits d'autant.

Art. 4 Modification du contrat de prestations

¹ Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

² Les annexes au contrat de prestations peuvent être adaptées d'entente entre les parties, conformément aux articles 7, alinéa 2, 19, alinéa 4, et 20, alinéa 1, du contrat de prestations.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.

Art. 6 Entrée en vigueur

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

*ANNEXE I***CONTRAT DE PRESTATIONS**
(2003-2006)

entre

La République et Canton de Genève

représentée par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement

ci-après “ **l'Etat** ”

d'une part

et

Les Transports Publics Genevois

Etablissement autonome de droit public genevois dont le siège est sis 1 route de la Chapelle à Genève,

représentés par le président du conseil d'administration et le directeur général

ci-après “ **les TPG** ”

d'autre part.

Préambule

L'Etat et les TPG ont pour but de mettre à la disposition de la population les meilleures conditions de transport public, à l'effet d'offrir une véritable alternative au transport privé. A cette fin, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers, à maintenir des tarifs accessibles au plus large public et à améliorer le transfert modal dans le Canton de Genève et la région, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Règles
régissant
les rapports
des parties

Les rapports des parties sont régis par le présent contrat et, notamment, par les dispositions suivantes :

- La loi fédérale sur le transport public du 4 octobre 1985 (RS 742.40)
- La loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RS 742.101); l'Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV) du 25 novembre 1998 (RS 744.11); l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (OIPAF) du 18 décembre 1995 (RS 742.101.1)
- La loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (RS 741.01)
- La loi fédérale sur les entreprises des trolleybus du 29 mars 1950 (RS 744.21)

- La loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée du 2 septembre 1999 (RS 641.20)
- La constitution de la République et Canton de Genève du 24 mai 1847 (RS A 2 00)
- La loi sur les transports publics genevois du 21 novembre 1975 (RS H.1.55)
- La loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (RS H.1.50)
- La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève du 7 octobre 1993 (RS D 1.05)
- La loi sur l'action publique en vue d'un développement durable du 23 mars 2001 (RS A 2 60)
- La loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie du 20 novembre 1998 (RS L 2 40)
- Le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois du 14 décembre 1987 (RS H 1.55.04)
- Le contrat de prestations unireso®, valable du 1^{er} juillet 2001 au 31 décembre 2005, conclu entre le Canton de Genève et la "Communauté tarifaire intégrale de Genève", soit la société simple constituée par les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA, les Transports Publics Genevois et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA, ratifié par l'Office fédéral des Transports le 28 juin 2001.
- Le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics adopté le
- La déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002)

Objet du
contrat

Article 2

¹Le présent contrat a pour objet d'assurer aux TPG une autonomie leur permettant d'atteindre leur but consistant à mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine. Il vise à garantir des prestations de qualité au meilleur prix par une maîtrise des coûts et une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale. Il tend aussi à permettre d'améliorer la couverture des charges par les produits.

²A ces fins, les TPG fournissent les prestations correspondant à l'offre de référence définie aux articles 3 et 5 du contrat, tandis que l'Etat leur garantit la bonne exécution des engagements visés aux articles 18 à 23 ci-après, en particulier l'attribution de l'enveloppe budgétaire pluriannuelle nécessaire à la réalisation de leur mission.

³La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes du développement durable.

TITRE II

PRESTATIONS DES TPG

Article 3

Offre quali-
tative de
référence

¹Les TPG ont pour objectif de satisfaire leur clientèle.

²Les TPG mesurent l'offre qualitative en regard des critères fixés dans l'annexe 1, selon les normes de qualité de services EN 13816 du comité européen de normalisation (CEN). Les processus permettant d'assurer la qualité visée par les TPG sont définis dans le système de qualité ISO 9001 et celui de gestion de l'environnement ISO 14001.

³Chaque critère qualitatif comporte la définition de la qualité attendue par le client, la qualité visée par les TPG, un niveau inacceptable et sa mesure correctrice. Les indicateurs de mesures externes et internes, associés à chaque critère, permettent de suivre l'évolution de la qualité offerte par les TPG.

⁴Les TPG sont tenus d'atteindre le niveau d'exigence qualitatif convenu, sauf si des facteurs indépendants de leur volonté contreviennent durablement à leur exploitation.

Article 4

Garantie de Les TPG prennent toutes dispositions pour qualité et maintenir leurs certifications selon la norme de gestion de qualité ISO 9001 et celle de gestion de l'environnement ISO 14001, certifiées SGS-ICS (Annexes 2/1 et 2/2), notamment par l'acquisition, l'entretien et l'exploitation de matériels roulants respectueux de la protection de l'environnement.

Article 5

Offre
quantitative
de
référence

¹Les TPG s'engagent à maintenir globalement, pendant toute la durée du contrat, les prestations définies dans l'offre quantitative de référence, situation au 1^{er} janvier 2003 et ses adaptations ultérieures éventuelles.

- La structure du réseau. (Annexe 3)
- Le plan du réseau. (Annexe 4)
- Les intervalles de passage des véhicules (Annexe 5)
- Les places x kilomètres offertes par type de ligne et mode de transport, soit le nombre de kilomètres parcourus sur chaque type de lignes par les différents convois multipliés par le nombre moyen de places disponibles dans ces convois (Annexe 6)

²En outre, les TPG poursuivent les objectifs fixés dans la loi sur le réseau des transports publics et réalisent, avec l'accord du Conseil d'Etat, les objets du plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics qui les concernent (Annexe 7).

Article 6

- Contrôle de l'offre qualitative et quantitative, rapport sur la réalisation de l'offre et mesures correctrices
- ¹Les TPG développent leurs systèmes d'informations permettant de suivre la gestion de l'entreprise, notamment dans la connaissance des charges et produits pour chaque ligne et pour l'ensemble de l'entreprise.
- ²Les systèmes d'information doivent notamment permettre de mesurer les écarts entre les objectifs et les résultats atteints, ainsi que d'identifier les motifs desdits écarts.
- ³Chaque année, les TPG fournissent à l'Etat un rapport, avec des tableaux synthétiques sur la réalisation de l'offre par rapport aux objectifs.
- ⁴Ce rapport est remis à l'Etat chaque année au plus tard le 15 mai.
- ⁵Les parties se rencontrent avant le 30 juin pour apprécier le rapport, s'assurer que le contrat est respecté et étudier le cas échéant les mesures correctrices.

Article 7

Modification de
l'offre demandée
par les TPG

¹Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate des TPG à l'Etat.

²En cas de diminution ou de modification de l'offre par les TPG ou si le rapport sur la réalisation de l'offre fait apparaître que, pour des motifs propres aux TPG, l'offre définie aux articles 3 et 5 n'est pas respectée, les parties peuvent :

- convenir d'une adaptation des annexes du contrat de prestations et/ou
- réduire la tranche budgétaire annuelle.

Article 8

Sous-traitance ¹Le volume des activités pouvant être donné en sous-traitance ne doit pas dépasser les taux fixés dans la loi (LTPG, article 1, ch. 5) par rapport au montant des charges totales des TPG.

²Les articles 9, 10 et 11 demeurent réservés.

Article 9

Cas fortuits et force majeure Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs prévues dans l'offre qualitative et quantitative lors de cas fortuits et de force majeure. Ils doivent néanmoins prendre toutes mesures utiles afin d'assurer une exploitation normale.

Article 10

Service minimum ¹En cas de grève, les TPG doivent fournir au minimum une offre atteignant le tiers de celle programmée aux heures de pointe sur les lignes principales (zones tarifaires 11 et 12) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (zones tarifaires 21, 31, et 41).

²Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance.

³En cas d'impossibilité des TPG, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer un service minimum.

Article 11

Offre
complémentaire

¹L'offre fournie par les TPG en complément de l'offre de référence fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'offre complémentaire donne lieu à une facturation indépendante de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 19 ci-après.

²Les nouveaux contrats à caractère provisoire ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

³Les lignes correspondant à l'offre complémentaire, situation au 1^{er} janvier 2003, figurent en annexe (Annexe 3).

Article 12

Offre de trafic
régional

L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par le Canton, au sens de l'article 49 alinéa 1^{er} de la loi sur les chemins de fer, cela par période d'horaire de mi-décembre de chaque année à mi-décembre de l'année suivante.

Article 13

Plan financier
pluriannuel

¹Les TPG fournissent un plan financier pluriannuel, qui comporte un budget des investissements et un budget de fonctionnement, accompagné de commentaires. Celui-ci doit notamment permettre la détermination du montant de l'enveloppe et des différentes tranches annuelles ; il fait partie intégrante du présent contrat (Annexe 8).

²Les budgets des investissements et de fonctionnement sont destinés à déterminer les besoins financiers nécessaires :

- au maintien de l'offre de référence
- à l'extension des lignes de tramway et l'accroissement de la capacité de transport
- à la réalisation des objectifs fixés dans le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics.

Article 14

Tarifs

¹Les TPG appliquent les tarifs fixés dans le contrat de prestations conclu entre l'Etat et la Communauté tarifaire intégrale de Genève, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics.

²Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.

Article 15

Etude de
l'introduction de
modes alternatifs
de transport

¹Les TPG s'engagent à réaliser des études destinées à évaluer la faisabilité des nouveaux modes de transport propres à préserver l'environnement. Ils conduiront leurs analyses dans le cadre de la politique de l'Etat en la matière, avec la faculté de solliciter le soutien financier de l'Etat, par l'entremise du "Fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie" ou de toute autre façon.

²Ils s'efforceront en particulier d'optimiser la traction électrique sur les lignes à forte demande et de mettre en service des véhicules qui respectent l'environnement sur le reste du réseau.

TITRE III

INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES

Article 16

Terrains,
bâtiments et
équipements

¹Les parties recherchent les meilleures solutions pour régler le régime juridique des terrains, bâtiments et équipements nécessaires à l'exploitation des TPG (dont les bâtiments de la Jonction et du Bachet-de-Pesay).

²Les TPG assument en principe seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat. Dans ce cas, le principe, les modalités et les conséquences éventuelles (notamment sur l'enveloppe budgétaire) sont discutés au préalable avec l'Etat.

Article 17

Infrastructures
aériennes et au
sol

¹ L'Etat est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 de l'arrêté régissant le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987 (H 1 55.04). Les TPG en assument l'entretien, aux frais de l'Etat, selon les modalités fixées à l'article 22 ci-après et l'annexe 9 y relative.

² L'Etat délègue aux TPG les concessions relatives aux infrastructures qui lui sont octroyées par la Confédération.

³ Les infrastructures revenant à l'Etat subsistant dans les comptes des TPG (annexe 10) seront transférées à ce dernier, qui s'oblige à les reprendre selon des modalités à convenir.

TITRE IV

PRESTATIONS DE L'ETAT

Article 18

Plan directeur du réseau des transports publics

L'Etat associe les TPG à la préparation du plan directeur du réseau des transports publics servant de base à l'élaboration du contrat de prestations de la période 2007-2010.

Article 19

Enveloppe budgétaire

¹L'Etat s'engage à verser aux TPG, par tranches annuelles, l'enveloppe budgétaire pluriannuelle relative à l'offre de trafic urbain.

²L'aide financière de la (des) collectivité(s) publique(s) versée aux TPG est complétée par le Canton à l'effet de couvrir la totalité de l'excédent des charges relatives à l'offre de trafic régional, en raison des commandes annuelles de prestations passées par l'Etat.

³Un douzième de la tranche annuelle est versé mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

⁴Lorsque des circonstances nouvelles entraînent des variations sensibles par rapport au plan financier, les parties revoient d'un commun accord l'enveloppe budgétaire.

⁵L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. L'Etat paie lesdites prestations sur présentation des factures y relatives par les TPG.

⁶L'Etat donne acte aux TPG de son adoption du taux TVA d'impôt forfaitaire pour entreprise de transport concessionnaire.

Article 20

Modification de l'offre demandée par l'Etat

¹Si l'Etat demande une augmentation ou propose une diminution de l'offre pendant la durée du contrat, l'enveloppe budgétaire est modifiée en conséquence.

Article 21

Annonce de l'adaptation des tranches annuelles

Toute proposition de modification du montant de la tranche annuelle doit être communiquée à l'autre partie avant le 30 juin afin de prendre effet - en cas d'accord - au premier janvier de l'année suivante. Restent réservés les événements exceptionnels survenant après cette date.

Article 22

Entretien des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles

¹L'Etat s'engage à verser aux TPG, en sus des tranches annuelles, les sommes utiles à l'entretien des infrastructures actuelles visées à l'article 17 (Annexe 9). Le plan de décaissement est construit en fonction d'un calendrier prévisionnel de réalisation des travaux d'entretien lorsque les TPG les exécutent et en fonction de la facturation des travaux lorsque les TPG les délèguent à une entreprise tierce.

²Les TPG en tiennent un décompte annuel.

³L'Etat s'oblige à mettre en exploitation les infrastructures nouvelles aériennes et au sol nécessaires à la réalisation du plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (Annexe 7).

Article 23

Amélioration durable des conditions de circulation

¹L'Etat, respectivement l'Office des Transports et de la Circulation (OTC) prend toutes mesures utiles, dans le respect des autres modes de transport, pour améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, à l'effet de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation visée dans l'annexe 11. Les TPG s'engagent dans ce cadre à respecter les temps de parcours prévus, voire à les améliorer lors de chaque changement d'horaire.

²L'Etat associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de la circulation sur leur territoire.

TITRE V

DIVERS

Article 24

Responsabilité
quant
aux résultats

Les TPG sont responsables de leurs résultats. Ils conservent les trois-quarts des excédents de produits, dont deux-quarts seront affectés à la réserve générale et un quart à la libre disposition du conseil d'administration, tandis qu'un quart sera versé à l'Etat au titre de contribution au renouvellement des infrastructures de transport aériennes et au sol.

Article 25

For compétent

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat, sera soumis au Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

Article 26

Durée du contrat ¹Le présent contrat entre en vigueur dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire, mais avec effets au 1^{er} janvier 2003. Il vient à échéance le 31 décembre 2006.

²Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement du contrat au moins douze mois avant son échéance.

³Si, à l'échéance, les conditions du nouveau contrat n'ont pas encore été arrêtées, l'Etat continue de verser chaque mois un douzième de la tranche annuelle de l'année précédente.

Le contrat de prestations a été approuvé par le Conseil d'administration des

TPG le

et par le Conseil d'Etat le

Pour la République et Canton de Genève

Robert Cramer
Conseiller d'Etat

Pour les Transports Publics Genevois

Michel Jacquet
Président du conseil d'administration
Christoph Stucki
Directeur général

Genève, le

Fait en trois exemplaires

Tables des matières

PREAMBULE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

- Article 1 : Règles régissant les rapports des parties
Article 2 : Objet du contrat

TITRE II : PRESTATIONS DES TPG

- Article 3 : Offre qualitative de référence
Article 4 : Garantie de qualité et gestion de l'environnement
Article 5 : Offre quantitative de référence
Article 6 : Contrôle de l'offre qualitative et quantitative, rapport sur la réalisation de l'offre et mesures correctrices
Article 7 : Modifications de l'offre demandées par les TPG
Article 8 : Sous-traitance
Article 9 : Cas fortuits et force majeure
Article 10 : Service minimum

- Article 11 : Offre complémentaire
- Article 12 : Offre de trafic régional
- Article 13 : Plan financier pluriannuel
- Article 14 : Tarifs
- Article 15 : Etude de l'introduction de modes alternatifs de transport

TITRE III : INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES

- Article 16 : Terrains, bâtiments et équipements
- Article 17 : Infrastructures aériennes et au sol

TITRE IV : PRESTATIONS DE L'ETAT

- Article 18 : Plan directeur du réseau des transports publics
- Article 19 : Enveloppe budgétaire
- Article 20 : Modification de l'offre demandée par l'Etat
- Article 21 : Annonce de l'adaptation des tranches annuelles
- Article 22 : Entretien des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles
- Article 23 : Amélioration durable des conditions de circulation

TITRE V : DIVERS

- Article 24 : Responsabilité quant aux résultats
- Article 25 : For compétent
- Article 26 : Durée du contrat

Annexes

1. Indicateurs de l'offre qualitative (Article 3 al. 2)
- 2/1. Normes ISO 9001, certifiée SGS-ICS (Article 4)
- 2/2. Normes de gestion de l'environnement ISO 14001, certifiées SGS-ICS (Article 4)
3. Lignes et structure du réseau (Articles 5 al. 1 et 11 al. 3)

4. Plan du réseau, état au 1^{er} janvier 2003 (Article 5 al. 1)
5. Intervalle de passage des véhicules (Article 5 al. 1)
6. Places x kilomètres offertes par jour et mode de transport (Article 5 al. 1)
7. Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (Article 5 al. 2 et 22 al. 3)
8. Plan financier pluriannuel 2003-2006 (Article 13 al. 2)
9. Entretien et renouvellement des infrastructures existantes (Articles 17 al. 1 et 22 al. 1)
10. Liste des infrastructures aériennes et au sol à transférer par les TPG à l'Etat (Article 17 al. 3)
11. Evolution de la vitesse commerciale d'exploitation (Article 23 al. 1)

Tableau comparatif de la durée d'amortissement comptable et de vie opérationnelle des véhicules des transports publics de Genève, Lausanne, Berne et les fourchettes des taux d'amortissements annexées aux directives de l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs

durée d'amortissement comptable des véhicules (années)

	bus à moteur ordinaire	bus à moteur articulé	trolleybus	tramway
ordonnance	10 - 14	10 - 14	10 - 20	25 - 33
Genève	12	12	20	32
Lausanne	8	8	20	33
Berne	12	15	20	30

durée de vie opérationnelle actuelle moyenne des véhicules (années)

	bus à moteur ordinaire	bus à moteur articulé	trolleybus	tramway
Genève	13	8	18	10
Lausanne	12	12	22	10
Berne	14	15	18	27

politique actuelle de renouvellement des véhicules

Genève	ratravage sur des investissements décalés des 10 dernières années et satisfaire l'augmentation de l'offre de 20% jusqu'à 2006
Lausanne	objectif d'ici 2005 : que la moitié du parc de véhicules ait moins de 5 ans
Berne	2003 : remplacer tous les véhicules dont l'année de construction date d'avant 1980

politique d'amortissement comptable des véhicules

	linéaire	dégressif
Genève	☺	
Lausanne	☺	
Berne	☺	

politique de financement des véhicules

	leasing	fonds propres	emprunt bancaire	enveloppe budgétaire	financé par l'état
Genève	☺	☺	☺		
Lausanne			☺	☺	☺
Berne					☺

Unireso® - adaptations tarifaires

Loi fédérale du 04.10.1985 sur les transports publics

Art.9, alinea 1:

Les entreprises établissent les tarifs de leurs prestations

Art.11

1. *La Confédération, les cantons et les communes peuvent exiger des facilités tarifaire lorsque sans celles-ci, des objectifs culturels, sociaux, écologiques, énergétiques, économiques ou relevant de la politique de sécurité ne pourraient pas être atteints ou ne pourraient l'être qu'à des conditions notablement plus onéreuses.*
2. *Les collectivités publiques indemnisent complètement les entreprises*

Unireso® - adaptations tarifaires

Loi sur les transports publics genevois H 1 55 (01.11.1976)

Art.37

Sous soumises à l'approbation du Conseil d'Etat:

Les augmentations de tarif de transport excédant la hausse de l'indice genevois des prix à la consommation, majoré chaque année de +0.5%



Transports publics genevois

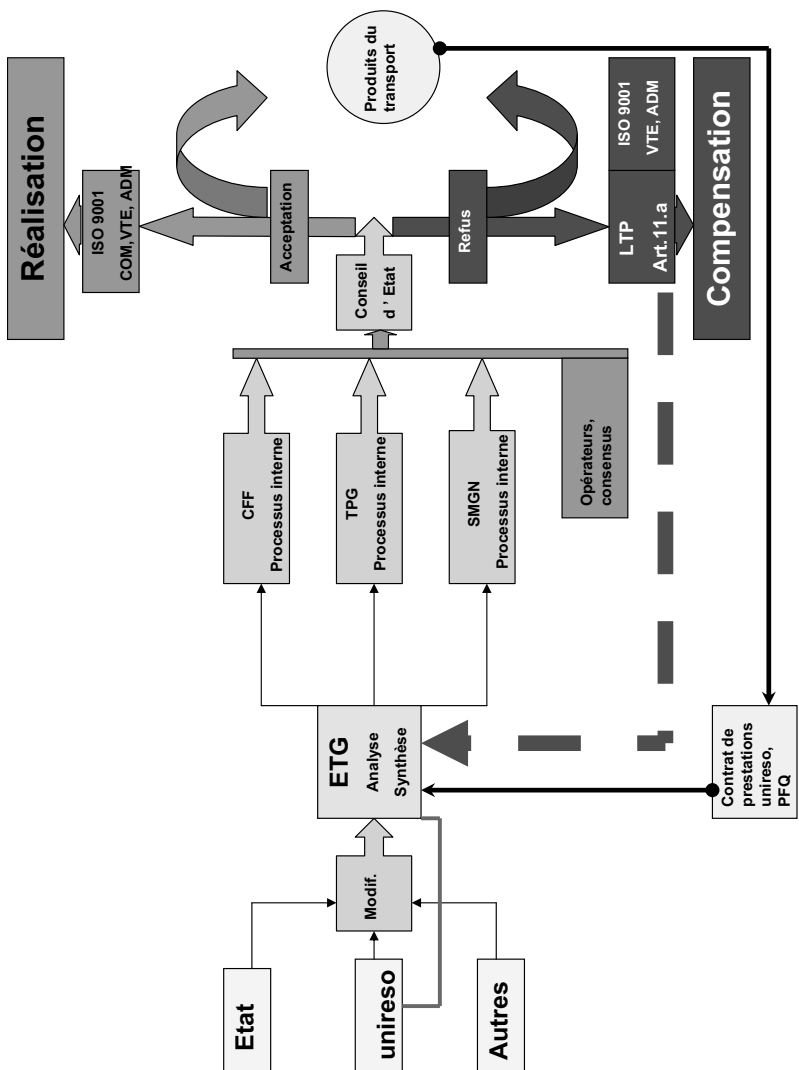
Unireso® - adaptations tarifaires

Contrat de prestations entre l'Etat et unireso® (01.08.2001)

Art.4

- 2. Les prix des titres de transport communautaires suivent normalement les modifications générales des tarifs des entreprises de transport participant au trafic direct suisse. Ils doivent être communiqués au plus tard six mois avant la prochaine date d'entrée en vigueur du prochain changement de tarif au plan national, à tous les partenaires.*
- 4. Les opérateurs informent l'Etat de tout projet d'augmentation de tarifs et cela au moins six mois avant la date d'entrée en vigueur prévue.*
- 6. L'Etat peut refuser de les approuver, dans les cas où il serait établi que les opérateurs peuvent trouver d'autres formules qui ne mettent pas en péril leur gestion*
- 7. Dans le cas inverse, l'Etat s'engage à leur verser une compensation financière pour les moins values des produits en résultant ou à accepter une diminution équivalente de l'offre.*





Unireso® - adaptations tarifaires

Proposition d'adaptation tarifaire 2003 = unireso®

Variantes:

1. Propositions du parti socialiste
2. Proposition du parti Libéral
3. Proposition de l'Alliance de Gauche

Unireso® - adaptations tarifaires

PRODUITS

unireso® 2003 (1 '000 '000CHF)	UNIRESO®	SOC.	Lib.	AdG
Billets	30.8	28.5 (-2.3)	30.8 (-/-)	28.5 (-2.3)
Cartes journ.	10.3	8.5 (-1.8)	10.3 (-/-)	8.5 (-1.8)
Carte Orange	32.7	31.4 (-1.3)	32.7 (-/-)	31.4 (-1.3)
Carte Azur	12.6	11.1 (-1.5)	11.3 (-1.3)	11.1 (-1.5)
Carte Vermeil	10.7	9.0 (-1.7)	10.7 (-/-)	9.0 (-1.7)
Dérivés	1.8	1.0 (-0.8)	1.8 (-/-)	1.0 (-0.8)
Total brut	98.9	89.5 (-9.4)	97.6 (-1.3)	89.5 (-9.4)
Y-c. report 3 mois	2.4		2.4	

Unireso® - adaptations tarifaires

PRODUITSunireso® 2004
(1 '000 '000CHF)

	UNIRESO®	SOC.	Lib.	AdG
Billets	31.7	29.7 (-2.0)	30.7 (-/-)	29.5 (-2.2)
Cartes journ.	10.6	9.3 (-1.3)	10.6 (-/-)	9.0 (-1.6)
Carte Orange	34.8	30.6 (-4.2)	34.8 (-/-)	31.2 (-3.6)
Carte Azur	13.6	12.9 (-0.7)	13.6 (-1.3)	12.6 (-1.0)
Carte Vermeil	10.3	10.3 -/-	10.3 (-/-)	9.8 (-0.5)
Autres dérivés	2.2	1.3 (-0.9)	2.2 (-/-)	1.3 (-0.9)
Total brut	103.2	94.1 (-9.1)	103.2 (-1.3)	93.4 (-9.8)

Unireso® - adaptations tarifaires

PRODUITS

unireso® 2005
(1 '000 '000CHF)

	UNIRESO®	SOC.	Lib.	AdG
Billets	33.0	32.2 (-0.8)	33.0 (-/--)	31.6 (-1.4)
Cartes journ.	10.0	9.1 (-0.9)	10.0 (-/--)	8.5 (-1.5)
Carte Orange	38.0	32.3 (-5.7)	38.0 (-/--)	33.9 (-4.1)
Carte Azur	15.0	13.0 (-2.0)	14.0 (-1.0)	11.6 (-3.4)
Carte Vermeil	10.2	10.2 --/--	10.2 (-/--)	9.2 (-1.0)
Autres dérivés	2.8	2.2 (-0.6)	2.8 (-/--)	2.0 (-0.8)
Total brut	109.0	99.0 (-10.0)	108 (-1.0)	96.8 (-12.2)

Unireso® - adaptations tarifaires

PRODUITSunireso® 2006
(1'000'000CHF)

	UNIRESO®	SOC.	Lib.	AdG
Billets	34.3	32.4 (-1.9)	34.3 (-/-)	31.2 (-3.1)
Cartes journ.	11.1	9.2 (-1.9)	11.1 (-/-)	8.6 (-2.5)
Carte Orange	37.0	33.3 (-3.7)	37.0 (-/-)	35.3 (-1.7)
Carte Azur	14.4	12.8 (-1.6)	13.0 (-1.4)	12.3 (-2.1)
Carte Vermeil	10.6	10.1 (-0.5)	10.6 (-/-)	9.5 (-1.1)
Autres dérivés	3.2	2.6 (-0.6)	3.2 (-/-)	1.8 (-1.4)
Total brut	110.6	100.4 (-10.2)	109.2 (-1.4)	98.7 (-11.9)

Unireso® - adaptations tarifaires

Exemple de problème posé par l'introduction de mesures tarifaires non coordonnées:

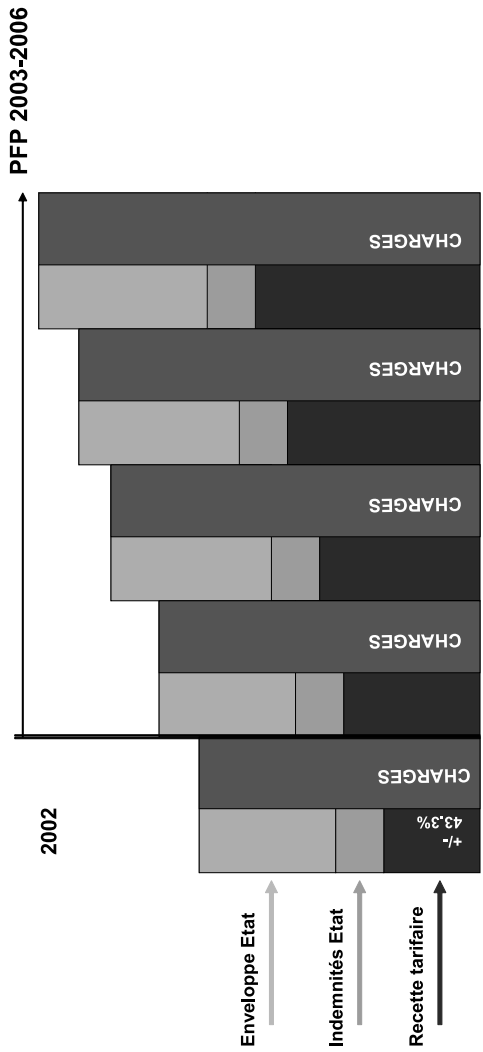
1/2 tarif de la carte journalière 2 zones (1er juillet 2001) => conséquences en 2002
(état au 30.09.2002):

- Recette unitaire moyenne en baisse de: -25.2 %
- Perte de recette sur ces cartes: -1 '450 '000.-
- Transfert au détriment des abonnements: - 751 '000.-
- Total perte: -2 '202 '544.-
- + indemnité 1/2 tarif CFF: + 520 '000.-
- Perte nette: -1 '682 '544.-



Unireso® - adaptations tarifaires

Projection du résultat des TPG



évolution charges = croissance de l'offre = énergie, amortissements, personnel de conduite + indice prix.

Unireso® - adaptations tarifaires

Problème financier lors de la création / de l'extension d'une communauté tarifaire:

• Trajet A > B			
• Opérateur (CFF)			
• Tarif transporteur urbain (TPG)	1.50	2.00	
• Tarif autre transporteur (CFF)	2.60	2.60	
• Différentiel	1.10	0.60	
• Trafic 1'000'000/an			
• Indemnité	1'1 million	0.6 million	

- **Plus la tarification urbaine est en retard sur son évolution technique (indice des prix, adaptations nationales), plus la création / l'extension de la CT devient onéreuse.**



Projection 2003 - 2006 Réf V.4 + décisions du CE pour report adapt. En Avril 2003

TVA comprise dans les produits du transport						
Projection 2003 - 2006 garantie de recettes unireso®	2003	2004	2005	2006	Avec évolution offre selon plan	
Recette de référence unireso®	102'886'875	107'103'591	113'582'073	114'695'177	<i>y-compris adaptations nationales / CFF en 2005</i>	
Recette TPG, part dans unireso®	90'502'276	96'804'878	102'244'567	103'785'145	<i>Estimation sans changement de clé de répartition</i>	
Recette consolidée unireso® (CFF+TPG+SMGN)	96'494'590	103'214'498	109'014'358	110'656'941		
Indemnité pour non augmentation 1999	3'100'000	3'162'000	3'225'240	3'289'745	<i>Indexée</i>	
Indemnité pour non augmentation 2001	1'700'000	1'734'000	1'768'680	1'804'054	<i>Indexée</i>	
Indemnité pour report adaptation de Janvier à avril 2003	2'409'168				<i>Seulement 2003</i>	
Recette totale unireso®, y-compris indemnités Etat	101'294'590	108'110'498	114'008'278	115'750'739		
Manque à gagner unireso® à compenser	1'592'285	-1'006'908	-426'206	-1'055'562		
Versement total Etat unireso® + non-augmentations	8'801'453	3'889'092	4'567'714	4'038'236		
Cumul versements compensatoires	8'801'453	12'690'546	17'258'260	21'296'496		
Produit du transport TPG						
Communautaire (93.79% d'unireso®)	90'502'276	96'804'878	102'244'567	103'785'145	CUM	
Non communautaire (sans grands événements)	4'581'457	4'743'361	4'968'281	5'035'904	393'336'865	
Total TPG	95'083'733	101'548'239	107'212'848	108'821'049	19'329'003	
					412'665'869	

Projection 2003 - 2006 Réf V.4 + décisions du CE pour report adapt. En Avril 2003 + Motion socialiste du 15.11.2002

TVA comprise dans les produits du transport

	2003	2004	2005	2006	Avec évolution offre selon plan
Recette de référence unireso®	102'886'875	107'103'591	113'582'073	114'695'177	y-compris adaptations nationales en 2005
Recette TPG, part dans unireso®	84'996'666	88'443'188	92'973'785	94'361'719	Estimation sans changement de clé de répartition
Recette consolidée unireso® (CFF+TPG+SMGN)	90'624'444	94'299'167	99'129'742	100'609'573	y-compris + 1.8 millions OCPA depuis 2004
Indemnité pour non augmentation 1999	3'100'000	3'162'000	3'225'240	3'289'745	Indexée
Indemnité pour non augmentation 2001	1'700'000	1'734'000	1'768'680	1'804'054	Indexée
Recette totale unireso®, y-compris indemnités Etat	95'424'444	99'195'167	104'123'662	105'703'372	
Manque à gagner unireso® à compenser	7'462'431	7'908'424	9'458'410	8'991'805	
Versement total Etat unireso® + non-augmentations	12'262'431	12'804'424	14'452'330	14'085'604	
Cumul versements compensatoires	12'262'431	25'066'855	39'519'185	53'604'789	

Produit du transport TPG

Communautaire (93.79% d'unireso®)

Non communautaire (sans grands événements)

Total TPG

	2003	2004	2005	2006	CUM
Communautaire	84'996'666	88'443'188	92'973'785	94'361'719	360'775'359
Non communautaire	4'566'230	4'646'810	4'866'689	4'932'859	19'012'589
Total TPG	89'562'897	93'089'999	97'840'474	99'294'578	379'787'948

Projection 2003 - 2006 Réf V.4 + décisions du CE pour report adapt. En Avril 2003 +Version Parti Libéral

TVA comprise dans les produits du transport		2003	2004	2005	2006	Avec évolution offre selon plan
Projection 2003 - 2006 garantie de recettes unireso®		102'886'875	107'103'591	113'582'073	114'895'177	<i>y-compris adaptations nationales / CFF en 2005</i>
Recette de référence unireso®		89'302'656	95'556'093	100'926'612	102'442'739	<i>Estimation sans changement de clé de répartition</i>
Recette TPG, part dans unireso®		952'15'541	101'883'029	107'609'140	109'225'652	
Recette consolidée unireso® (CFF+TPG+SMGN)		3'100'000	3'162'000	3'225'240	3'289'745	<i>Indexée</i>
Indemnité pour non augmentation 1999		1'700'000	1'734'000	1'768'680	1'804'054	<i>Indexée</i>
Indemnité pour non augmentation 2001		2'409'168				<i>Seulement 2003</i>
Indemnité pour report adaptation de janvier à avril 2003		100'015'541	106'779'029	112'603'060	114'319'450	
Recette totale unireso®, y-compris indemnités Etat		2'871'334	324'562	979'013	375'727	
Manque à gagner unireso® à compenser		10'080'502	5'220'562	5'972'933	5'469'525	
Versement total Etat unireso® + non-augmentations		10'080'502	15'301'064	21'273'997	26'743'923	
Cumul versements compensatoires						
Produit du transport TPG		2003	2004	2005	2006	CUM
Communautaire (93.79% d'unireso®)		89'302'656	95'556'093	100'926'612	102'442'739	388'228'099
Non communautaire (sans grands événements)		4'581'457	4'743'361	4'968'281	5'035'904	19'329'003
Total TPG		93'884'113	100'299'454	105'894'893	107'478'643	407'557'102

Projection 2003 - 2006 Réf V.4 + décisions du CE pour report adapt. En Avril 2003

TVA comprise dans les produits du transport					
	2003	2004	2005	2006	Avec évolution offre selon plan
Projection 2003 - 2006 garantie de recettes unireso®					
Recette de référence unireso®	102'886'875	107'103'591	113'582'073	114'695'177	y-compris adaptations nationales / CFF en 2005
Recette TPG, part dans unireso®	81'714'165	87'644'067	90'805'821	92'538'294	Estimation sans changement de clé de répartition
Recette consolidée unireso® (CFF+TPG+SMGN)	87'124'603	93'447'134	98'818'233	98'665'416	
Indemnité pour non augmentation 1999	3'100'000	3'162'000	3'225'240	3'289'745	Indexée
Indemnité pour non augmentation 2001	1'700'000	1'734'000	1'768'680	1'804'054	Indexée
Indemnité pour report adaptation de janvier à avril 2003	-	-	-	-	Seulement 2003
Recette totale unireso®, y-compris indemnités Etat	91'924'603	98'343'134	101'812'153	103'759'215	
Manque à gagner unireso® à compenser	10'962'272	8'760'457	11'769'919	10'935'962	
Versement total Etat unireso® + non-augmentations	15'762'272	13'656'457	16'763'839	16'029'761	
Cumul versements compensatoires	15'762'272	29'418'729	46'182'568	62'212'329	
Produit du transport TPG					
Communautaire (93.79% d'unireso®)	81'714'165	87'644'067	90'805'821	92'538'294	CUM
Non communautaire (sans grands événements)	4'455'555	4'612'414	4'684'755	4'748'522	352'702'347
Total TPG	86'169'720	92'256'480	95'490'576	97'286'815	18'501'245
					371'203'592

Date de dépôt : 26 novembre 2002

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Ivan Slatkine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi qui nous est soumis au vote touche un thème très sensible, à savoir la politique des transports dans le canton. Le groupe libéral estime, comme la majorité de la population d'ailleurs, que cette politique doit être axée sur la notion de complémentarité des transports. Le développement des TPG fait partie intégrante de cette politique au même titre que le transport privé. Globalement, la politique en matière de transport doit avoir pour but une meilleure cohabitation des usagers, un accroissement de la sécurité, une meilleure fluidité du trafic et une meilleure desserte du centre-ville.

En septembre dernier, notre parlement a voté à l'unanimité le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (RD 440-A) approuvant les grandes lignes du développement des TPG pour les 4 prochaines années et ce, dans une perspective à long terme (20 ans). Le Conseil d'Etat a fixé comme objectif un accroissement de 20% de l'offre des TPG à l'échéance 2006. Dans ce plan directeur accepté de tous, cet objectif nécessitait une hausse progressive de la subvention cantonale de 5 à 7 %¹ par an pour atteindre le montant de 140 millions de francs en 2006². Pour atteindre cette augmentation de 20%, le Conseil d'Etat a estimé dans le plan directeur que le coût global d'une telle politique serait d'environ 44 millions³. Ce coût serait pris en charge, de façon plus ou moins équilibrée par une hausse progressive de la contribution cantonale (on a articulé le chiffre de 25 millions de francs⁴ sur 4 ans) et par adaptation des tarifs passagers dès le 1^{er} janvier 2003 (on a avancé le chiffre de 19 millions⁵ sur 4 ans).

¹ Page 110 du projet de loi 8841 reprenant le plan directeur voté en septembre.

² Page 110 du projet de loi 8841.

³ Page 109 du projet de loi 8841.

⁴ Page 110 du projet de loi 8841.

⁵ Page 109 du projet de loi 8841.

Un calcul approximatif

Le contrat de prestation tel qu'il nous est présenté n'est pas en adéquation avec le plan directeur voté en septembre. L'écart au niveau de la contribution étatique est très important. En étudiant la progression des subventions pour les 4 prochaines années, on constate plusieurs incohérences, voire certaines propositions incompréhensibles. En premier lieu, en cumulant les montants fixés dans le contrat de prestations, on arrive à une augmentation cumulée sur 4 ans de la subvention de l'Etat de 100 millions de francs⁶. Ce chiffre n'est d'aucune façon en ligne avec les montants avancés dans le plan directeur voté cet été. En second lieu, alors que dans le plan directeur on parvenait à une subvention finale de 140 millions de francs en 2006, le contrat de prestations présenté avance un chiffre de 157 millions de francs. Cet écart n'est pas admissible.

Il convient d'ajouter que le calcul présenté est peu clair. Nombreux sont les députés qui ne comprennent pas la méthode permettant de quantifier l'augmentation de la contribution cantonale et sont choqués par l'inflation constatée entre les montants avancés dans le plan directeur et ceux présentés dans le contrat de prestation. A cela s'ajoute l'étonnement du groupe libéral de constater que plus de 25% des membres de la Commission des transports font partie du Conseil d'administration des TPG. En effet, peut-on être juge et partie sachant que le contrat de prestations présenté a été négocié avec la direction des TPG ? Cette situation nous semble ambiguë et il nous paraît évident que les commissaires concernés ne peuvent être impartiaux face au projet de loi présenté.

Le groupe libéral estime pour sa part qu'un plafond de 140 millions, tel qu'il a été fixé dans le plan directeur à l'échéance 2006 est une base suffisante pour remplir les objectifs fixés et ne doit en aucun cas être dépassé. Toute autre option serait irresponsable et nous entraînerait dans une spirale financière incontrôlable.

Une adaptation tarifaire discutable

Outre la hausse des contributions cantonales annuelles, le contrat de prestations présenté contient également une augmentation des tarifs passagers dès l'année 2003. Cette augmentation est jugée nécessaire pour deux raisons. En premier lieu, elle suit le plan directeur qui prévoit une répartition de

⁶ 118 millions en 2002, 128,5 millions en 2003 (+ 10,5 millions), 138 millions en 2004 (+ 20 millions), 148 millions en 2005 (+ 30), 157 millions en 2006 (+ 39 millions), soit au total une hausse de 99,5 millions.

l'augmentation des recettes entre la subvention cantonale et les recettes directes des TPG. En second lieu, cette augmentation fait suite à la nécessité d'ajuster les tarifs genevois sur la base de la moyenne nationale.

L'augmentation des tarifs a été présentée par UNIRESO qui regroupe les TPG, les CFF et les Mouettes genevoises. Cette augmentation a été ensuite approuvée par le Conseil d'Etat. Genève se distinguant en Suisse par des tarifs très avantageux en comparaison de la moyenne nationale, nos autorités ont été sensibles aux arguments avancés cherchant à permettre de replacer les tarifs genevois dans la moyenne suisse. Considérant l'absence de toute augmentation ces dernières années (refus d'augmentation des tarifs en 1999 et 2001⁷) les propositions faites proposent un réajustement important. Il faut relever ici que la proposition retenue dans le cadre du contrat de prestations n'est pas celle suggérée par la direction des TPG. Malgré le fait que les TPG représentent 95% du réseau UNIRESO, ces derniers se sont retrouvés minorisés par les CFF et les Mouettes genevoises. La solution retenue n'a donc pas obtenu l'aval des TPG et il semble dès lors illusoire de penser que la hausse programmée des tarifs permettra aux TPG de réaliser les plans financiers fixés. Il est donc logique de supposer que les hausses tarifaires seront probablement dissuasives, et par la même impliqueront *de facto* une hausse de la subvention cantonale afin de réaliser les objectifs fixés.

Au niveau de l'adaptation des tarifs, on a pu constater, en outre, qu'un groupe de clients captifs, les jeunes de moins de 25 ans, voyait ses tarifs augmenter de manière non négligeable (carte Azur). La majorité de la commission est d'accord de considérer ces adaptations tarifaires comme trop importantes. Par conséquent, les amendements proposés vont avoir pour conséquence inéluctable une augmentation supplémentaire de la subvention versée par l'Etat⁸. En effet, dans le cadre du réseau tarifaire et des lois fédérales, en cas d'adaptation des tarifs en dessous des propositions retenues par UNIRESO, il est demandé à l'Etat d'indemniser les partenaires d'UNIRESO à hauteur des montants initiaux proposés.

Si le groupe libéral estime qu'il serait préférable d'adapter les tarifs en fonction de l'accroissement réel de l'offre, nous nous opposons au principe de faire supporter une charge supplémentaire à l'Etat à titre d'indemnisation pour non-adaptation des tarifs. Par conséquent, le groupe libéral propose d'accepter la proposition tarifaire prévue. Libre cependant aux TPG et à

⁷ Entraînant un coût annuel moyen pour l'Etat d'environ 5 millions par an à titre d'indemnisation pour non-augmentation des tarifs. Voir ci-dessous.

⁸ Le coût estimé pour l'Etat d'une non-adaptation tarifaire selon les propositions de l'Alternative se situerait entre 14 et 25 millions selon nos calculs.

l'Etat de mettre en place cette adaptation tarifaire selon un planning qu'ils jugeront adapté. Une telle mesure doit pouvoir se faire dans le cadre des montants articulés dans le plan directeur des TPG voté en septembre dernier. En cas de non-adaptation des tarifs au 1^{er} janvier 2003, notre groupe demande que la subvention fixée par l'Etat inclue l'indemnisation tarifaire obligatoire sans dépasser les montants fixés, à savoir la hausse globale annoncée dans le plan directeur et fixant un plafond à 140 millions de francs en 2006.

L'absence d'un plan global en matière de transports à Genève

Lors de la présentation du plan directeur, le Conseil d'Etat a esquissé les démarches nécessaires afin de pouvoir élaborer le contrat de prestations des Transports publics. La majorité de la commission avait, sur la base du plan présenté, rédigé une résolution priant le Conseil d'Etat « de présenter à plus bref délai un concept général des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports »⁹. Cette résolution a été adoptée à l'unanimité en septembre dernier par notre parlement. Nous attendions donc ce concept dans le cadre de la présentation du contrat de prestations. Nous l'attendions d'autant plus que la population avait encore récemment approuvé le concept de complémentarité des transports. Force est de constater que le concept demandé ne nous a pas été présenté. Face à l'absence d'un plan global des transports à Genève, face à un contrat de prestations dépassant largement en termes financiers les montants fixés dans le plan directeur, le groupe libéral ne peut ni accepter la manière dont est traité ce dossier ni approuver un contrat qui non seulement dépasse le cadre budgétaire fixé mais qui également fait abstraction complète de la volonté populaire.

Pour une saine maîtrise des finances publiques et un développement harmonieux des TPG

Le groupe libéral soutient le développement des TPG et souhaite, comme tous, une meilleure gestion des transports. Le plan directeur présenté en septembre 2002 a été approuvé à l'unanimité. C'est ce plan qui fixe les grands axes de développement des TPG pour les 4 prochaines années tout comme l'enveloppe financière attribuée par l'Etat. Associé à ce plan, et par voie de résolution, le Grand Conseil a demandé à notre exécutif un concept global des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports. Il nous semble que le plan directeur fournit un document approprié afin de permettre un développement harmonieux des TPG et d'atteindre les objectifs

⁹ Voir le RD 440-A et la R 460.

fixés en termes de mobilité. Un plafond fixant la subvention cantonale à 140 millions en 2006 doit permettre, selon nous, d'atteindre les objectifs fixés et ne doit en aucun cas être dépassé. La conjoncture économique morose que nous traversons nous oblige à rester très vigilants et il serait irresponsable de voter un contrat de prestations pour les TPG qui entraîne des dépenses non maîtrisées. Bien que le Conseil d'Etat n'ait pas encore répondu à la résolution adoptée en marge du plan directeur des Transports publics, le groupe libéral est prêt à accepter un contrat de prestations respectant le plan directeur voté en septembre dernier. Le montant des subventions cantonales doit rester dans un cadre raisonnable et le plafond fixé pour 2006 ne doit en aucun cas être dépassé, même en cas de non-adaptation tarifaire au niveau fixé. Nous concevons que les hausses tarifaires présentées ne semblent pas adéquates, car trop défavorables aux familles, mais il nous semble que cette problématique peut trouver une solution acceptable dans l'enveloppe présentée dans le plan directeur.

Pour conclure, le Groupe libéral vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à rejeter le projet de loi qui vous est soumis en l'état. Nous vous recommandons d'accepter nos amendements fixant un plafond pour la contribution étatique à 140 millions maximum en 2006 et de nous appuyer afin d'obtenir dans les plus brefs délais le concept global des transports, basé sur la complémentarité des modes de transports. Il s'agit de ne pas se tromper de débat en n'approchant la problématique des transports à Genève que par les transports publics et ce en acceptant un contrat très, trop onéreux, au vu de la situation économique de notre canton. Les montants alloués de 2003 à 2006 par l'Etat tels qu'avancés dans le plan directeur, une adaptation des tarifs qui satisfasse les équilibres budgétaires mais qui garantit une bonne attractivité des TPG doivent permettre un sain développement de ces derniers afin de répondre à l'augmentation de la mobilité tout en préservant une bonne complémentarité des transports.

Date de dépôt : 26 novembre 2002

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Christian Grobet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La forte augmentation du trafic automobile en ville rend la circulation de plus en plus difficile et péjore toujours davantage la mobilité réelle de la population. Si on veut favoriser les déplacements nécessaires, il est prioritaire d'encourager un important transfert modal au profit des transports collectifs, ce qui implique d'encourager le public à utiliser toujours davantage les transports publics.

L'attractivité des transports publics dépend de plusieurs facteurs : l'importance de l'offre, la rapidité du transport, le confort des passagers par rapport à la capacité des véhicules et enfin **le prix du transport**.

Ce dernier facteur joue un rôle très important, les citoyennes et citoyens étant toujours très attentifs à leur porte-monnaie.

C'est dire que la décision des TPG d'augmenter les tarifs, approuvée par le Conseil d'Etat, va à l'encontre des objectifs d'augmenter le nombre des passagers, qui stagne depuis plusieurs années.

Rappelons qu'au moment où le prix de la carte orange avait été ramené en 1986 à 45.– F par mois, la baisse de prix avait provoqué une augmentation phénoménale du nombre de cartes vendues.

C'est la raison pour laquelle les député-e-s de l'AdG s'opposent à l'augmentation du prix des abonnements mensuels. Ils acceptent que la carte orange, qui est une carte transmissible dont le prix de vente s'élève à 70.– F, soit dorénavant vendue sous la forme transmissible et sous la forme intransmissible, mais ils proposent que le prix de la carte intransmissible soit fixé à 60.– F (au lieu du prix de 65.– F retenu par les TPG) et à 90.– F pour la carte transmissible (au lieu du prix de 96.– F retenu par les TPG).

Quant à la carte Azur, ils demandent que le prix de 35.– F reste inchangé et qu'il en soit de même pour la carte Vermeil, dont le prix de vente est actuellement de 40.– F.

Une carte orange à 60.– F devrait être très attractive et le nombre de cartes vendues devrait augmenter de sorte que les prix de vente que nous proposons devraient permettre de réaliser un encaissement comparable à celui estimé par les TPG sur la base du prix de vente qu'ils ont retenu.

Quant à la perte de recettes qu'impliquerait le maintien du prix de vente actuel des cartes Azur et Vermeil, elle devrait, selon les calculs des TPG, s'élever à un montant total de 3 000 000 F par année par rapport au produit des cartes majorées.

C'est la raison pour laquelle, la minorité propose de majorer de 3 000 000 F par année le montant des contributions annuelles versées aux TPG pour leurs frais de fonctionnement et vous invite, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à voter l'amendement suivant à l'article 2 du projet de la loi :

Art 2, alinéa 1 (nouvelle teneur)

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement suivante, répartie en tranches annuelles :

en 2003 126 000 000 F

en 2004 131 000 000 F

en 2005 137 000 000 F

en 2006 143 000 000 F

à charge pour les TPG :

- de vendre la carte Orange intransmissible au prix de 60 F par mois,*
- de vendre la carte Orange transmissible au prix de 90 F par mois,*
- de vendre la carte Azur au prix de 35 F par mois,*
- de vendre la carte Vermeil au prix de 40 F par mois,*

et de faire de la publicité sur le prix de vente de ces cartes à l'intérieur des véhicules des TPG ainsi qu'aux arrêts.