

*Date de dépôt : 6 mars 2017*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M. Pierre Vanek modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55) (Gratuité des usagers de moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau TPG)**

*Rapport de majorité de M. Bernhard Riedweg (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Pierre Vanek (page 17)*

*Rapport de seconde minorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 21)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Bernhard Riedweg**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné pour la seconde fois le PL 10605 en l'espace de six mois, l'entrée en matière sur le PL 10605-A ayant été retournée à la commission par la plénière.

La commission s'est réunie à trois reprises soit les 24 et 31 janvier et le 7 février 2017 sous la présidence attentionnée de M. Pierre Vanek.

Les travaux se sont tenus, pour tout ou partie, en présence de MM. Luc Barthassat (DETA), conseiller d'Etat, David Favre, directeur général des transports, Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, Nicolas Simond, ingénieur planification à la direction des transports collectifs.

Les procès-verbaux ont été tenus consciencieusement par M. Vincent Moret. A toutes ces personnes, nous exprimons notre reconnaissance.

## Séance du 24 janvier 2017

M. Pavageau présente les facilités tarifaires pour les familles et les jeunes.

Le député Ve demande s'il y a des indications quant à l'utilisation de la carte journalière valable pour deux personnes le week-end. M. Pavageau répond qu'il ne connaît pas les chiffres, mais que cela doit être extrêmement faible.

Le même député demande pour quelles raisons cette offre est maintenue sans connaître l'effet qu'elle a. M. Pavageau répond qu'il devra rechercher la genèse de cette décision. M. Favre ajoute que les députés ont déjà demandé au département d'insister afin que les TPG fassent davantage de publicité pour les cartes journalières familiales. Les opérateurs reconnaissent qu'ils n'ont pas intérêt à mettre en avant ce genre d'avantage. Il pense qu'il va falloir insister une nouvelle fois pour mettre cela en avant.

L'auteur du projet de loi initial, qui est un ex-MCG et qui n'est pas membre de la commission, relève qu'il y a un vrai déficit de communication. Selon lui, la seule vraie communication, c'est la gratuité des TPG jusqu'à 18 ans. Grâce à cela, les jeunes auront acquis l'habitude de prendre les transports publics. C'est le principe de ce projet de loi. Il estime qu'il vaut mieux que nos impôts servent réellement à quelque chose pour inciter les jeunes.

Le président demande au département s'il y a des coûts quant à cette mesure. M. Pavageau répond qu'ils n'ont aucun chiffre à ce propos, mais qu'ils vont continuer à creuser, notamment auprès d'UNIRESO.

Le commissaire PDC remarque qu'il manque dans le tableau toutes les actions que font les communes pour promouvoir l'utilisation des transports publics. Les jeunes ont des abonnements à prix réduit et, d'une façon générale, ces derniers prennent de plus en plus les transports publics ou le vélo tout en délaissant de plus en plus les véhicules à moteur. Il est important de tenir compte de cette évolution. Les TPG ou UNIRESO devrait effectivement faire plus de publicité pour les prix spéciaux qui existent actuellement. M. Pavageau confirme les propos de ce commissaire PDC. Selon les communes, cela peut aller jusqu'à 200 F d'aide communale par abonnement.

Un député PLR dit que l'une des principales causes de la non-utilisation des transports publics est l'illettrisme. Ils prennent donc la voiture faute de pouvoir lire le règlement ou le plan. Il demande si la valeur éducative ne veut pas également dire qu'il faut apprendre aux jeunes que toute offre publique a un coût.

L'auteur du projet de loi initial répond que l'on peut faire une école basée sur les coûts ou une école basée sur les principes. Ce sont deux thèses qui se défendent. En ce qui le concerne, il est de la génération des vélomoteurs. Il

roule actuellement dans une grosse voiture alors que, s'il y avait eu la gratuité des transports publics lorsqu'il était jeune, ce serait certainement différent.

Un député PLR demande au département de fournir le niveau de compensation qu'il faut payer à Berne en plus de tout ce qui a été présenté. Il estime qu'il n'est pas possible de continuer ainsi sans savoir l'impact que cela a quant au montant qu'il faudra payer à Berne. Il aimerait que ce chiffre apparaisse également dans les présentations du département.

M. Favre relève qu'il y a déjà des dérogations aux tarifs notamment quant au demi-tarif jusqu'à 25 ans, et cela engendre déjà des compensations. Si la gratuité jusqu'à 18 ans est instaurée, ce sera fait en dérogation à la tarification suisse, ce qui engendrera des compensations importantes. L'Office fédéral des transports (OFT) va évidemment tenir compte de cela et refuser de compenser. Le canton de Genève devra donc payer à l'OFT, qui reversera cet argent aux opérateurs.

M. Pavageau ajoute que le dernier projet de loi sur l'augmentation des tarifs explique clairement les conséquences de compensations si ce dernier n'est pas voté.

M. Favre conclut que l'on peut continuer dans cette voie, mais on devra payer de plus en plus. Les prestations ont diminué de 4,5% depuis 2 ans. C'est une situation précaire. En plus de cela, le nouveau réseau va coûter au minimum 40 millions supplémentaires avec l'arrivée du Léman Express. Si on continue de baisser les recettes, on ne pourra pas financer ce réseau. On aura voulu aider les jeunes, mais on n'aura finalement pas les moyens de financer les prestations que l'on veut mettre en place.

### **Séance du 31 janvier 2017**

M. Favre annonce que M. Simond va entamer une présentation des recettes des TPG afin de répondre à toutes les questions qui avaient été posées lors de la dernière séance. M. Simond présente la variation mensuelle des recettes en 2016 selon les titres de transport. En moyenne, les recettes mensuelles se chiffrent à 11,7 millions. Il explique ensuite que les derniers pics de pollution ayant engendré l'activation du tarif réduit UNIRESO ont eu lieu du 13 au 15 juillet 2013, du 12 au 14 juillet 2014 et du 4 au 6 juillet 2015. Il présente ensuite une ventilation par titre des recettes 2016.

Le député Ve demande si les proportions étaient semblables avant la baisse des tarifs. M. Simond répond qu'il y avait un peu moins d'abonnements annuels qui étaient vendus. La vente d'abonnements mensuels était plus importante.

Le commissaire PDC demande quelle est la proportion des abonnements junior par rapport au chiffre d'affaires total. M. Simond dit que cela fait à peu près 14%, soit environ 20 millions.

Un député UDC explique qu'en enlevant les 140 millions du chiffre d'affaires ainsi que les 220 millions de subventions au 440 millions de recettes, il reste encore 80 millions. Il demande quelles sont les autres recettes. M. Simond dit qu'il y a environ 10 millions de recettes publicitaires. Il y a également environ 4 millions provenant d'abonnements P+R. La participation des communes se monte à 6 ou 7 millions. La Confédération verse une quinzaine de millions annuellement. Il y a également les indemnités supplémentaires versées par l'Etat comme celles pour la CTI. Ce sont des éléments qui ne sont pas inclus dans le produit du transport, mais dans la balance globale.

M. Simond explique qu'il y a des rabais qui viennent directement au sein d'UNIRESO se déduire des recettes. Toute personne à l'AI peut prétendre au service des prestations complémentaires. Dans un tel cas, l'Etat doit compenser le rabais accordé par UNIRESO. Le rabais famille permet à deux personnes habitant dans le même logement d'obtenir un deuxième abonnement mensuel avec 5 F de réduction ou un deuxième abonnement annuel avec 50 F de réduction. Il présente ensuite les indemnités pour facilités tarifaires à charge de l'Etat en 2015. Ces indemnités sont dues aux opérateurs, car c'est le canton qui commande des facilités n'existant pas au niveau des tarifs fédéraux.

Un député UDC demande quel est le montant total que l'Etat de Genève verse aux TPG. M. Simond dit que l'Etat verse 220 millions en raison du déficit d'exploitation. Il y a encore 20 à 25 millions d'indemnités tarifaires. Les indemnités CTI se montent à environ 10 millions. Les TPG touchent 93% de ce montant. M. Favre ajoute que, si l'on continue à baisser les tarifs et à augmenter les avantages financiers à tout le monde, le taux de couverture sera encore plus faible. Cela sera un gros problème.

M. Simond présente ensuite quelques exemples de participations financières des communes.

Un député PLR demande comment sont distribuées ces participations financières. M. Simond répond que le premier arrivé est le premier servi. Il présente ensuite une estimation de l'impact financier du PL 10605-A. Concernant le manque à gagner sur les nuitées GTC, celles-ci sont touchées dès 16 ans ce qui engendre une légère perte. Le manque à gagner final serait de 16,2 millions.

M. Favre dit que, vu l'état actuel des finances de l'Etat, le département ne peut pas cautionner un manque à gagner de 16,2 millions. Cette somme

représente 10,6% du contrat de prestations. Les baisses de 4 à 6% de prestations suite à la perte de 10 millions peuvent être doublées de par l'instauration d'une telle mesure.

Un député MCG explique que ce projet de loi a été proposé pour inciter les jeunes à utiliser et à prendre l'habitude d'utiliser les TPG. Ces jeunes devraient continuer à utiliser ces transports à partir de 18 ans, ce qui constituera un retour sur investissement et l'exercice sera réussi. C'est en quelque sorte le but du Grand Conseil de trouver une solution pour diminuer la circulation et le taux de pollution en ville. Il explique qu'il y a une délocalisation de l'école par rapport au quartier où l'écolier vit. Cela l'oblige à prendre un vélo, un vélomoteur ou les transports publics. Or, envoyer un enfant à l'école à vélo ou en vélomoteur aux heures de pointe est risqué. Il y a effectivement déjà des mesures en place pour les jeunes, mais ces dernières ne paient qu'une petite subvention et sont compliquées à obtenir. L'idée de fond est donc l'obtention de la gratuité pour tous les mineurs jusqu'à 18 ans. C'est important d'avoir cette réflexion et de se donner les moyens de faire cela. Il pense que l'Etat en a les moyens. Il suffit de faire coulisser certaines enveloppes qui sont mal utilisées. Il conclut que cela serait un beau geste pour la population.

Le député PDC rappelle que la commission a déjà traité ce projet de loi 10605 au mois de juin 2016 et qu'elle n'est pas entrée en matière. Il a également été renvoyé en commission il y a quelques mois. La position du groupe PDC n'a pas changé à ce sujet. Il ajoute que ce qui pourrait être fait est une campagne de publicité pour toutes les offres qui existent pour les jeunes de moins de 18 ans. Concernant l'argument d'un député MCG à propos des écoliers obligés de prendre les transports publics pour se rendre à l'école, il rétorque que Genève est un canton densifié et que les écoles pour les jeunes enfants sont à proximité du domicile. Pour les jeunes, il y a des transports publics qui existent et il estime que ce n'est pas un problème pour ces derniers de se déplacer avec les transports publics. Le groupe PDC n'entrera donc pas en matière sur ce projet de loi.

Une députée PLR estime que les jeunes utilisent déjà beaucoup les Transports publics genevois. Il suffit de se rendre aux heures de pointe dans les transports publics pour se rendre compte de cela. En Suisse, le nombre de jeunes adultes titulaires du permis de conduire diminue. Ce nombre est passé de 71% à 59% de 1994 à 2010. L'impact de 16 millions est très important et inacceptable. En plus de cela, des coûts supplémentaires seraient encore probablement engendrés du fait que cela n'entre pas dans la communauté tarifaire suisse. Le groupe PLR n'entrera donc pas en matière sur ce projet de loi.

La députée S affirme que le groupe socialiste est séduit par ce projet de loi. C'est lorsque l'on est jeune que l'on prend l'habitude de se déplacer avec les transports publics. Ces dernières semaines, il y a régulièrement des pics de pollution. Inciter les jeunes à utiliser les transports publics plutôt qu'un moyen motorisé permettrait également de limiter ces pics. Cependant, le groupe socialiste est inquiet des baisses de prestations et propose donc un amendement à ce projet de loi qui viserait à ajouter un art. 7C intitulé « Compensation » et qui prévoirait que « la subvention annuelle accordée aux opérateurs de transports subventionnés est augmentée afin de combler intégralement le manque à gagner engendré par l'exemption de titres de transport accordée à l'art. 7B et garantir a minima l'offre de prestations, calculée en places par kilomètres (PKT), prévalant avant l'entrée en vigueur de l'art. 7B ».

Un député UDC affirme qu'un rabais supplémentaire ou la gratuité est à supporter par le canton, soit par la contribuable, que Genève a déjà les tarifs les plus bas de Suisse et qu'il faudrait attendre le renouvellement du contrat de prestations, qui aura lieu en 2018, pour ce projet de loi. Le groupe UDC n'entrera donc pas en matière sur ce projet de loi.

Le commissaire Ve demande quelle serait la conséquence financière du fait que les CFF ne toucheraient plus rien pour les jeunes de moins de 18 ans. M. Simond répond que c'est compris dans l'indemnité des 16 millions.

Le même commissaire demande au MCG comment il compte financer ce manque à gagner.

Un député MCG revient tout d'abord sur l'amendement par rapport à l'amendement proposé par la députée S. Il se demande si ce dernier est au bon endroit dans la loi. Quant à l'aspect financier, il estime qu'il y a sûrement des possibilités et qu'une solution sera trouvée s'il est décidé de financer ces 16 millions. Il demande s'il faut enlever de ces 16 millions les 4 millions qui concernent l'indemnité pour le rabais des abonnements juniors. M. Favre dit que ce n'est pas si facile que cela. Uniquement une partie de ces 4 millions est concernée, car les abonnements juniors vont jusqu'à 25 ans.

Le député Ve n'aimerait pas voir une baisse des prestations suite à l'obtention de ce rabais.

Un député PLR affirme que le système était équilibré alors que maintenant on est en train de taper de tous les côtés. Cette gratuité n'est jamais gratuite. Beaucoup de gens ont abandonné les transports motorisés, notamment car c'est dangereux de circuler avec un deux-roues. Les jeunes apprécient également d'utiliser les transports publics, car cela leur permet de consulter leur téléphone portable. Le parti socialiste propose un amendement est, selon ce député, c'est toujours le même, soit l'Etat providence qui arrive et paie la différence. Il faut

effectivement apprendre aux jeunes à utiliser les transports publics, mais il faut également leur apprendre que ces transports ne sont pas si gratuits que cela. Actuellement, l'Etat offre beaucoup aux jeunes et il a le couteau sous la gorge. Le groupe PLR ne donnera donc pas suite à ce projet de loi d'autant que ce dernier a déjà été voté.

Un député MCG aimerait amener une réflexion supplémentaire. Si une famille avec deux enfants désire se déplacer au centre-ville, cela coûte 20 F. Il est certain que si elle est amenée à être dans cette situation, elle prendra sa voiture. Il y a effectivement une carte famille qui permet de payer moins cher, mais cette offre n'est que très peu connue par la population. Il ajoute que le coût engendré par le resquillage diminuerait certainement étant donné qu'il n'y aurait plus besoin de contrôler les élèves.

Un député PLR se demande comment un député MCG peut imaginer qu'il y aura moins de coûts pour les contrôles en supprimant le fait de payer pour certains. Les contrôles devront toujours être faits, ne serait-ce que pour contrôler si les gens ont l'âge de voyager gratuitement. Il ne trouve pas cela sérieux. Il estime que ce n'est également pas sérieux d'affirmer qu'UNIRESO devrait faire plus de publicité et maintenir ses prestations avec moins de moyens. Des expériences ailleurs ont démontré que des gratuités entières ou partielles entraînent une surutilisation des transports publics. Cela peut également entraîner une utilisation des véhicules comme lieu de réunion. C'est un coût qui n'est pas estimé et qui peut conduire à augmenter les prestations pour continuer à satisfaire les usagers normaux. La seule proposition des proposant est de faire couvrir les coûts supplémentaires engendrés par cette mesure qui s'offrira à tous, également à ceux venant du canton de Vaud, par le contribuable genevois. Il trouve cela navrant. C'est une démolition d'un outil magnifique et c'est le meilleur moyen de courir vers la catastrophe.

Le président souscrit aux motifs qui ont entraîné le dépôt de ce projet de loi et qui ont été rapportés par un député MCG et la députée S. Il y a un problème de financement et il faut étudier la proposition d'amendement faite par la députée S. Cette mesure a un coût et elle mérite que ce coût soit payé. Il estime que les arguments invoqués par un député PLR sont marginaux. Certes, la commission s'est déjà prononcée, mais le plénum lui a renvoyé ce projet de loi. Il invite les députés à ne pas travailler de manière trop hâtive sur ce projet.

Un autre député PLR demande formellement que l'on vote sur ce projet de loi.

Le président répond qu'il donne la parole au département et qu'il fera ensuite voter cette demande.

M. Favre rappelle que Genève est en permanence observée au niveau fédéral, car elle gère différemment ses tarifs. A force de baisser les tarifs et donc à force de baisser le taux de couverture, la Confédération pourrait décider de ne plus verser sa part de participation au niveau régional. Récemment, la commission du Conseil national s'est penchée sur la nouvelle organisation de l'infrastructure fédérale. C'est un train de mesures visant à adapter un certain nombre de lois au niveau suisse pour les mettre en conformité avec certaines normes européennes. Il y a notamment la volonté de la Confédération de reprendre la main de la maîtrise des systèmes. Cela veut dire que la Confédération aimerait avoir un droit de regard sur ce que font les opérateurs, les cantons et les communes. Ce qui pourrait notamment intéresser la Confédération, ce sont les tarifs. En effet, il y a plus de 400 abonnements différents en Suisse. La Confédération aimerait donc remettre de l'ordre dans la distribution. Zurich est montée au créneau, car elle a les tarifs les plus chers de Suisse ce qui lui permet notamment d'avoir le réseau le plus performant de Suisse. Zurich s'est opposée au projet, car elle affirme pouvoir avoir un manque à gagner de plusieurs centaines de millions de francs. S'il fallait monnayer les tarifs, Zurich perdrait 800 millions. Avec ce que l'on veut faire à Genève, cela pourrait inciter encore plus la Confédération à réellement vouloir mettre de l'ordre à ce niveau. Il est important d'en parler afin de ne pas oublier l'importance de la Confédération dans ce domaine.

Le président met au vote la proposition du député PLR :

Pour : 7

Contre : 7

Abstention : –

La proposition du député PLR **est refusée**.

### Séance du 7 février 2017

Le président propose de ne pas rouvrir l'ensemble des prises de position. Il invite les députés à s'exprimer avant le vote d'entrée en matière.

Un député UDC demande pourquoi ce projet de loi est retourné en commission.

L'auteur du projet de loi initial, un ex-MCG, répond qu'il ne se souvient plus de la raison précise de ce renvoi. Il retire le PL 10605-A.

Le président indique qu'il reprend le PL 10605-A suite à cette annonce.



Le président procède au vote d'entrée en matière du PL 10605-R :

Pour : 5 (1 EAG, 3 S, 1 HP)

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

Abstentions : 4 (1 Ve, 3 MCG)

**L'entrée en matière du PL 10605-R est refusée.**

*Catégorie : II (30 minutes)*

***Annexes :***

- Présentation du département « Tarifs UNIRESO réduits » du 24 janvier 2017*
- Présentation du département « Tarifs UNIRESO réduits » du 31 janvier 2017*

## **Projet de loi (10605)**

**modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)**  
*(Gratuité des usagers de moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau TPG)*

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

### **Article 1**

La loi sur les Transports publics genevois (LTPG), du 21 novembre 1975, est  
modifiée comme suit :

## **Titre I                    Généralités**

### **Art. 7B        Titres de transport (nouveau)**

Les usagers jusqu'à l'âge de 18 ans révolu sont exemptés d'un titre de transport  
sur l'ensemble du réseau des TPG.

### **Article 2**

La présente loi entre en vigueur dès sa promulgation dans la Feuille d'avis  
officielle, mais au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

# TARIFS UNIRESO RÉDUITS

COMMISSION DES TRANSPORTS  
24 JANVIER 2017



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

POF T000001.000

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 <sup>ère</sup> classe	Tarif réduit 1 <sup>ère</sup> 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 T00001.000

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
<b>TOTAL</b>	<b>46'380</b>	<b>137'140 CHF</b>	<b>105'960 CHF</b>

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
<b>TOTAL</b>	<b>161'670</b>	<b>349'810 CHF</b>



## 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)

# TARIFS UNIRESO RÉDUITS

COMMISSION DES TRANSPORTS  
31 JANVIER 2017



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

01.02.2017

## RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA SÉANCE 24.01.2017

### 1. VARIATION MENSUELLE DES RECETTES EN 2016, SELON LES TITRES DE TRANSPORT

Titre	JANVIER	FÉVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
<b>Ventes brutes 2016 :</b>												
Billets Tout Genève	3'321'593	3'277'330	3'620'956	3'829'749	3'650'412	3'811'027	3'318'971	3'447'603	3'585'079	3'652'019	3'777'723	3'716'437
Forfaits journaliers Tout Genève	720'941	706'053	784'397	758'381	786'861	827'364	782'988	790'418	770'116	769'511	751'206	1'094'045
<b>Total billets et forfaits journaliers Tout Genève</b>	<b>4'042'534</b>	<b>3'983'383</b>	<b>4'405'353</b>	<b>4'588'130</b>	<b>4'437'273</b>	<b>4'638'391</b>	<b>4'101'959</b>	<b>4'238'021</b>	<b>4'355'196</b>	<b>4'421'529</b>	<b>4'528'929</b>	<b>4'810'482</b>
Abonnements hebdomadaires Tout Genève	18'922	21'952	24'116	24'135	34'025	48'388	33'598	35'216	26'504	25'852	20'736	27'507
<b>Total abonnements hebdomadaires Tout Genève</b>	<b>18'922</b>	<b>21'952</b>	<b>24'116</b>	<b>24'135</b>	<b>34'025</b>	<b>48'388</b>	<b>33'598</b>	<b>35'216</b>	<b>26'504</b>	<b>25'852</b>	<b>20'736</b>	<b>27'507</b>
Abonnements mensuels Tout Genève adulte	2'312'576	2'244'970	2'338'998	2'204'482	2'262'148	2'268'896	1'739'917	1'954'176	2'305'254	2'130'583	2'110'215	1'967'182
Abonnements mensuels Tout Genève junior	696'780	664'830	654'165	666'955	649'890	640'440	373'455	562'005	723'645	620'280	609'750	606'285
Abonnements mensuels Tout Genève senior + AI	195'120	189'360	192'285	188'254	187'007	178'418	160'547	166'667	185'148	179'402	190'491	189'045
Abonnements mensuels Tout Genève transmissible	30'300	22'400	20'100	21'100	23'400	20'900	32'300	25'100	22'700	23'270	22'170	20'900
<b>Total abonnements mensuels Tout Genève</b>	<b>3'234'776</b>	<b>3'121'560</b>	<b>3'195'548</b>	<b>3'080'891</b>	<b>3'122'445</b>	<b>3'108'654</b>	<b>2'395'319</b>	<b>2'707'948</b>	<b>3'236'748</b>	<b>2'953'536</b>	<b>2'932'624</b>	<b>2'785'292</b>
Abonnements annuels Tout Genève adulte	5'247'145	3'673'965	3'817'550	1'958'950	1'565'165	1'413'900	1'412'625	2'327'250	2'493'390	1'847'075	1'928'240	3'029'715
Abonnements annuels Tout Genève junior	594'130	512'700	534'260	447'850	354'440	389'920	962'180	4'722'560	2'193'880	624'500	362'920	324'070
Abonnements annuels Tout Genève senior + AI	859'865	1'037'440	2'290'260	485'665	281'940	328'410	251'420	372'900	498'020	279'480	302'785	968'030
Abonnements annuels Tout Genève transmissible	30'600	8'100	16'200	9'000	7'200	11'700	900	9'000	20'700	13'500	15'300	45'900
<b>Total abonnements annuels Tout Genève</b>	<b>6'728'725</b>	<b>6'032'265</b>	<b>6'628'270</b>	<b>2'901'460</b>	<b>2'207'845</b>	<b>2'635'830</b>	<b>2'627'125</b>	<b>7'431'710</b>	<b>6'205'990</b>	<b>2'764'585</b>	<b>2'609'240</b>	<b>4'368'315</b>
<b>TOTAL</b>	<b>14'024'967</b>	<b>13'189'100</b>	<b>14'283'287</b>	<b>10'594'416</b>	<b>9'801'288</b>	<b>10'431'263</b>	<b>9'068'001</b>	<b>14'412'895</b>	<b>12'824'438</b>	<b>10'165'271</b>	<b>10'091'529</b>	<b>11'991'296</b>
Ecart à la moyenne	20%	12%	21%	-10%	-16%	-11%	-23%	23%	9%	-13%	-14%	2%
Total annuel	140'918'340											
Moyenne mensuelle	11'734'862											

### 2. DERNIÈRES ACTIVATIONS DE LA MESURE PIC POLLUTION AVEC TARIF RÉDUIT UNIRESO

- 13 au 15 juillet 2013
- 12 au 14 juillet 2014
- 4 au 6 juillet 2015



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

01.02.2017 Page 2

## RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA SÉANCE 24.01.2017

### 3. RECETTES 2016 : VENTILATION PAR TITRE

Titre de transport	Quantité	Chiffre d'affaire [CHF]	%CA total
Saut de puce 1/1	820'964	1'641'928	1.2%
Saut de puce 1/2	247'728	445'910	0.3%
Billet 1 heure 1/1	9'695'270	26'237'305	18.6%
Billet 1 heure 1/2	5'425'975	14'683'754	10.4%
Sous-total billets unitaires	16'189'937	43'008'898	30.5%
Carte journalière 1/1	84'016	1'168'762	0.8%
Carte journalière 1/2	34'440	386'113	0.3%
Carte journalière dès 9h 1/1	429'329	5'113'818	3.6%
Carte journalière dès 9h 1/2	302'127	2'873'587	2.0%
Sous-total forfaits journaliers	849'912	9'542'280	6.8%
<b>Sous-total titres unitaires</b>	<b>17'039'849</b>	<b>52'551'179</b>	<b>37.3%</b>
Abonnement hebdomadaire Tout Genève (junior)	2'038	46'874	0.0%
Abonnement hebdomadaire Tout Genève (senior + AI)	1'141	26'243	0.0%
Abonnement hebdomadaire Tout Genève (transmissible)	7'043	267'634	0.2%
Sous-total Abonnements hebdomadaires	10'222	340'751	0.2%
Abonnement mensuel Tout Genève (adulte)	368'912	25'828'495	18.3%
Abonnement mensuel Tout Genève (junior)	166'008	7'470'360	5.3%
Abonnement mensuel Tout Genève (senior + AI)	48'917	2'201'745	1.6%
Abonnement mensuel Tout Genève (transmissible)	2'845	284'540	0.2%
Sous-total Abonnements mensuels	586'682	35'785'140	25.4%
Abonnement annuel Tout Genève (adulte)	61'394	30'714'970	21.8%
Abonnement annuel Tout Genève (junior)	31'275	12'517'910	8.9%
Abonnement annuel Tout Genève (senior + AI)	21'264	8'720'290	6.2%
Abonnement annuel Tout Genève (transmissible)	209	188'100	0.1%
Sous-total Abonnements annuels	114'142	52'141'270	37.0%
<b>Sous-total Abonnements</b>	<b>711'046</b>	<b>88'267'161</b>	<b>62.7%</b>
<b>TOTAL</b>		<b>140'818'340</b>	<b>100.0%</b>

## RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA SÉANCE 24.01.2017

### 4. RABAIS OCTROYÉS PAR UNIRESO EN 2016

Type de rabais	Chiffre affaire [CHF]
Rabais "Service des prestations complémentaires"	-2'125'450
Rabais famille	-867'121
Rabais spécial	
▶ -10% sur part Unireso pour abo P+R	-1'771'970
▶ Abo. mensuel Hospice général	
<b>Total rabais</b>	<b>-4'764'541</b>

### 5. INDEMNITÉS POUR FACILITÉS TARIFAIRES À CHARGE DE L'ÉTAT EN 2015

Type d'indemnités	Montant [CHF]
Indemn. rabais billets et carte journalières senior	4'324'821
Indemn. rabais abonnements seniors	5'970'802
Indemn. rabais abonnements juniors	3'890'111
Indemn. rabais familles	807'000
<b>Total indemnités Etat GE</b>	<b>14'992'734</b>

## RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA SÉANCE 24.01.2017

### 6. PARTICIPATIONS FINANCIÈRES DES COMMUNES - EXEMPLES:

- Genève : 100.- pour tout **nouvel** abonnement
- Grand-Saconnex : rabais au renouvellement ou nouvel abonnement
  - ⇒ Adultes & Seniors : 50.-
  - ⇒ Junior : 100.-
- Vernier : rabais au renouvellement ou nouvel abonnement
  - ⇒ Juniors : 2100 bons d'une valeur de 150.-
  - ⇒ Seniors : 1050 bons d'une valeur de 100.-
- Onex : rabais au renouvellement ou nouvel abonnement
  - ⇒ Chômeurs : 20 bons d'une valeur de 200.-
  - ⇒ Juniors : 84 bons d'une valeur de 50.-
  - ⇒ Adultes & Seniors : 60 bons d'une valeur de 30.-
- Anières : rabais au renouvellement ou nouvel abonnement
  - ⇒ Adultes & Seniors : 100.-
  - ⇒ Adultes "famille" & Seniors "famille" : 50.-
  - ⇒ Juniors : 200.-
- Plan-les-Ouates : 100.- pour nouvel abonnement ou renouvellement



## RÉPONSES AUX QUESTIONS DE LA SÉANCE 24.01.2017

### 7. ESTIMATION DE L'IMPACT FINANCIER DU PL 10605

Type d'imputation	Chiffre d'affaire [CHF]
Manque à gagner sur les titres occasionnels	6'300'000
Manque à gagner sur l'abonnement hebdomadaire	19'040
Manque à gagner sur les abonnements mensuels	3'082'635
Manque à gagner sur les abonnements annuels	6'434'800
Manque à gagner sur nuitées GTC	240'000
Perte des indemnités S-Direct 1/2 tarifs sur 16-18 ans	128'000
Manque à gagner sur les manifestations	5'600
<b>Total</b>	<b>16'210'075</b>





*Date de dépôt : 25 avril 2017*

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le PL 10605-R a été initialement déposé en 2009 par des député-e-s du MCG. Il est d'une simplicité extrême. Il prévoit la gratuité des TPG pour les usagers de moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau. Son premier signataire originel a eu la courtoisie de se retirer et de céder la paternité (adoptive !) de ce PL à votre serviteur.

#### **Il y a au moins *trois* bonnes raisons de défendre ce projet :**

1. Il est *préventif, pédagogique* et *promotionnel*. Il vise en effet à *accoutumer* les jeunes à utiliser les TPG de manière indépendante, à les familiariser avec le réseau, à les encourager à former une habitude et aussi un savoir-faire en tant qu'utilisateurs fréquents et avisés de nos excellents transports en commun cantonaux.

Au cours des travaux, un député – auteur initial du projet – a eu un cri du cœur en avouant spontanément qu'il était, comme beaucoup d'entre nous, *«de la génération des vélomoteurs»*... et qu'il *«roulait actuellement dans une grosse voiture, alors que s'il y avait eu la gratuité des transports publics lorsqu'il était jeune, ce serait certainement différent»*.

Ainsi, cette gratuité vise à gagner – à vie – des utilisateurs-trices pour les TPG et à éviter qu'ils sombrent dans l'utilisation de «grosses bagnoles» (voire même de plus petites) avec tous les coûts écologiques, sanitaires et sociaux que cela comporte, y compris la tendance hallucinatoire à voir des traversées du lac à 7 ou 8 milliards comme des solutions «réalistes» à nos problèmes de transport.

#### **C'est le volet *préventif* de cet excellent PL !**

Au cours des travaux, un député radical, pardon PLR, qui s'y connaît en transports en commun – sans vouloir forcément attaquer le député précédemment mentionné – a affirmé quant à lui que *«l'une des principales causes de la non-utilisation des transports en commun est l'illettrisme»*,

soutenant que «*les automobilistes prennent leur voiture faute de pouvoir lire le règlement ou le plan*»... sans parler de la grille des tarifs avec les options qu'elle comporte.

Sans forcément s'associer à cette mise en cause de l'alphabétisation défaillante des automobilistes, ce député mettait ainsi le doigt sur le fait que l'usage des transports en commun, encouragé par ce PL, comprend, implique et nécessite la mise en œuvre de compétences et de savoir-faire que nos écoles enseignent certes, mais qu'il faut utiliser et consolider pour faire reculer l'inculture et l'illettrisme.

### **C'est le volet *pédagogique* de cet excellent PL !**

Au cours des travaux de la Commission des transports, sur tous les bancs, la communication concernant les offres diverses en direction des jeunes et des familles comprenant des enfants et adolescents a été largement reconnue comme insuffisante et lacunaire.

Or, comme le relevait un député, ce PL, par une mesure simple, claire et unique, est de nature à combler ce fâcheux «déficit en communication».

### **C'est le volet *promotionnel* de cet excellent PL !**

## **2. C'est aussi et bien sûr une mesure *écologique* dont il s'agit, qui va dans le sens d'un élargissement de la gratuité des TPG pour les usagers qui se pratique – à juste titre - à hauteur de 50% déjà environ via les subventions du canton et d'autres recettes des TPG.**

Le peuple a deux fois *approuvé* la baisse des tarifs TPG via l'initiative de l'AVIVO étendant un peu la part de gratuité partielle des TPG pour chacun-e.

Rappelons aussi que l'objectif d'une gratuité *totale* des TPG pour tous les usagers-ères avait été soutenu à l'époque par plus d'un tiers de nos concitoyen-ne-s dans les urnes.

Or, ici, il s'agit d'une extension infiniment plus modeste d'une gratuité partielle supplémentaire, tout à fait ciblée et évitant l'effet «arrosoir» que d'aucuns ont reproché à l'initiative, puisqu'elle vise une population aux ressources propres modestes en la détournant notamment de l'usage de deux-roues particulièrement *polluants* et *dangereux*, en la détournant aussi de cette «gratuité sauvage» pratiquée illégalement sous forme de fraude par certain-e-s jeunes.

3. **C'est aussi et bien sûr un PL social et favorable aux familles, puisque les milieux modestes, qui n'ont d'autre choix que les transports en commun, en bénéficieront tout particulièrement et que les familles en bénéficieront en outre proportionnellement au nombre de leurs enfants mineurs.**

Signalons que Genève pratique déjà le tarif junior jusqu'à 25 ans... Ainsi, la gratuité jusqu'à 18 ans sera suivie d'une période de transition à tarif réduit jusqu'à 25 ans.

Mais il n'est guère besoin de poursuivre, une majorité de ce parlement est déjà persuadée, sans doute, de la pertinence de ce projet de loi !

Rappelons en effet qu'il était déjà revenu devant ce parlement assorti d'un rapport de majorité *négalif* de notre estimé collègue Bernhard Riedweg puisque à l'époque il ne s'était trouvé qu'un EAG et un Vert pour voter l'entrée en matière en commission.

Mais notre collègue Riedweg, malgré son éloquence bien connue et la rigueur de son rapport informatif et bien construit, n'avait pourtant pas réussi à convaincre notre Grand Conseil de suivre la majorité de la Commission des transports en votant une non-entrée en matière !

**Un effet sans doute de la force d'une idée simple et excellente incarnée dans ce PL.**

Au contraire, en date du vendredi 23 septembre dernier, il s'est trouvé une majorité de plus de deux contre un, soit de 49 à 23, pour renvoyer, sans débat ou presque, ce projet de loi en commission, afin – naturellement - de lui donner suite.

Ainsi, il est surprenant que, suite à un nombre d'abstentions élevé, l'entrée en matière que demandait pour le moins le renvoi en commission par notre plénum ait été refusée en commission à nouveau et qu'on se retrouve avec un rapport – en substance à l'identique – défendu par l'identique député Bernhard Riedweg, encore une fois, concluant à une même non-entrée en matière pour des motifs ... identiques.

*Bis repetita...*

Pour éviter un yoyo absurde, et en finir une bonne fois avec le traitement d'un PL déposé en 2009 déjà et gelé pendant six ans ensuite, je vous propose, Mesdames et Messieurs les député-e-s, d'adopter enfin ce projet, en l'assortissant de l'amendement proposé, informellement puisque nous n'avons pas pu passer au deuxième débat, par Mme Caroline Marti en commission, prévoyant une compensation adéquate du manque à gagner des TPG.

**Votre vote dans ce sens sera un investissement tourné vers l'avenir de nos transports en commun qui devrait réunir une majorité de nos suffrages.**

*Date de dépôt : 25 avril 2017*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### **Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Des habitudes pour la vie**

C'est dans ses jeunes années que l'on acquiert ses habitudes en matière de transports. Dès lors, c'est une aubaine à saisir que d'inciter les jeunes à prendre l'habitude d'utiliser des modes alternatifs au transport individuel motorisé. En effet, la saturation de notre réseau routier, les problèmes croissants de pollution de l'air et de nuisances sonores ainsi que l'accidentologie doivent nous amener à repenser nos habitudes de déplacement vers une mobilité plus durable. Et quelle meilleure façon de rendre les transports publics attractifs pour les jeunes que de leur en assurer l'accès en les rendant gratuits ? Nous avons pu le constater empiriquement, baisser les tarifs des transports publics incite à leur utilisation, bien que les critères de qualité de l'offre restent prédominants. Toutefois, la gratuité totale des transports collectifs va encore plus loin dans l'incitation en levant la dernière barrière à leur utilisation, le geste de se munir d'un titre de transport. Lorsque les transports publics sont gratuits, comme quand on bénéficie d'un abonnement, on saute dans un bus sans même y réfléchir. Or ces habitudes qui ponctuent leur vie quotidienne, les jeunes les intégreront et les garderont tout au long de leur vie. Investir aujourd'hui dans la gratuité des transports publics pour les jeunes, ce n'est rien d'autre que d'investir dans la transition vers une mobilité durable.

#### **Des tarifs prohibitifs pour certains**

Une famille de deux adultes et deux enfants qui n'a pas une utilisation quotidienne des transports publics mais qui souhaite occasionnellement sortir en utilisant ce mode de transport doit aujourd'hui déboursier pas moins de 20 francs pour un aller-retour. A ce prix-là, bon nombre de ces familles font le choix de la voiture, non par confort, habitude ou idéologie, mais par simple calcul de rationalité économique. S'il existe des réductions pour les familles, celles-ci sont très peu connues et peu utilisées. La gratuité des transports

collectifs simplifierait grandement le système et inciterait une nouvelle fois leur utilisation par les familles, renforçant ainsi le rôle pédagogique et éducatif.

### **Les transports collectifs sont un service public qui doit être accessible à toutes et tous**

Aux yeux de la minorité, la mobilité est tout autant un besoin qu'un droit qui doit être garanti à l'ensemble de la population. Une offre de transports efficace et accessible à toutes et tous doit donc faire l'objet d'une politique publique ambitieuse, ce qui implique d'y accorder les moyens financiers nécessaires. La charge financière des transports publics doit alors être assumée dans sa plus large mesure par l'Etat et financée par l'impôt. Il revient donc à l'Etat d'augmenter sa contribution par le biais de la subvention accordée aux TPG, de manière à assurer l'accessibilité de ces transports publics, en l'occurrence, à octroyer la gratuité de ce service aux moins de 18 ans. La menace brandie par la droite et le département de baisser l'offre des TPG pour pallier le manque à gagner occasionné par la gratuité prévue dans ce projet de loi n'est bien évidemment pas une solution responsable. En effet, tout comme la gratuité des transports publics, la qualité de l'offre et le niveau de prestations offerts à la population sont déterminants dans le choix du mode de transport. Tout l'effort consenti en accordant la gratuité aux moins de 18 ans pour favoriser le transfert modal vers une mobilité durable serait anéanti par une baisse de l'offre de transports. Consciente de cette réalité, la minorité de la commission a proposé un amendement pour instaurer dans la loi une compensation automatique du manque à gagner par une augmentation équivalente de la subvention accordée annuellement aux TPG.

L'amendement était formulé comme suit :

#### ***LTPG, Art.7C Compensation (nouveau)***

*La subvention annuelle accordée aux opérateurs de transports subventionnés est augmentée afin de combler intégralement le manque à gagner engendré par l'exemption de titre de transports accordée à l'article 7B et garantir à minima l'offre de prestations, calculée en place par kilomètres (PK), prévalant avant l'entrée en vigueur de l'article 7B.*

C'est dans ce sens que la minorité de la commission entend travailler lors des débats en plénière.

En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission vous recommande d'entrer en matière sur le présent projet de loi et de l'amender tel que nous l'avions proposé en commission.