

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 14 mars 2013

Projet de loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 36, al. 3 (nouvelle teneur)

Tarifs des TPG

³ Le Grand Conseil fixe les tarifs de transport applicables aux Transports
publics genevois, à l'exclusion des tarifs 1^{re} classe, pour l'ensemble de leur
réseau, sur proposition de leur conseil d'administration. Les propositions de
tarifs sont transmises au Conseil d'Etat pour qu'il se détermine et soumette
les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, à
l'exclusion des tarifs 1^{re} classe. Ces tarifs sont les suivants :

Saut de puce, 1/1	2,00 F
Saut de puce, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	1,80 F
Saut de puce, AVS	1,80 F
Saut de puce, AI	1,80 F

Billet Tout Genève 1 heure, 1/1	3,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AVS	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AI	2,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1	10,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AVS	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AI	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1, dès 9 h 00	8,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2, dès 9 h 00 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AVS, dès 9 h 00	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AI, dès 9 h 00	5,60 F
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38 F
Abonnement hebdo Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AVS	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AI	23 F

Abonnement mensuel Tout Genève, adulte	70 F
Abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AVS	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AI	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	100 F
Abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	500 F
Abonnement annuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus) (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève, AVS (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève, AI (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève transmissible	900 F

Art. 36, al. 5 (nouveau)

⁵ Les titres de transport et les facilités tarifaires des entreprises partenaires donnant accès au réseau des Transports publics genevois sont reconnus. Le Conseil d'Etat en fixe la liste par voie réglementaire.

Art. 42 Entrée en vigueur (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Les modifications de la présente loi issues de l'IN 146 entrent en vigueur dans les 2 mois qui suivent le lendemain de la votation populaire.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les Députés,

Le 3 mars 2013, les citoyennes et citoyens genevois ont accepté par 61 127 voix (55,8%) contre 48 349 voix (44,2%), l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » (IN 146).

Selon l'article 36, alinéa 4, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG – rsGE H 1 55), ainsi révisée, il appartient désormais au Grand Conseil d'adopter toute modification des tarifs ou tout nouveau type de tarifs des Transports publics genevois (TPG), qui sont désormais fixés dans la LTPG à son article 36, alinéa 3.

1. Objet du projet de loi

La mise en œuvre des nouveaux tarifs et catégories tarifaires prévus par l'IN 146, dont l'entrée en vigueur est fixée au plus tard au 4 mai 2013, soulève un certain nombre de problèmes d'application, tant techniques que pratiques, et de cohérence globale du système de ventes des TPG, tout en prônant fortement le maintien de la Communauté tarifaire intégrale Unireso. Ces nouveaux tarifs et catégories sont décrits ci-après, de même que les principales corrections tarifaires envisagées, afin de pallier les inconvénients précités.

2. Description des titres de transport modifiés et ajoutés

2.1 Le « saut de puce » 15 minutes

Dans la nouvelle grille de l'initiative, le tarif « saut de puce » valable 15 minutes remplace le titre actuel proposé permettant d'effectuer un parcours bref sur le réseau des TPG composé de 3 arrêts maximum. La mention d'une durée de validité accolée au titre de transport transforme cette logique. Elle ne permet en effet plus aux usagers de saisir immédiatement l'utilité de ce titre, crée un usage de celui-ci à géométrie variable (nombres d'arrêts dépendant de la vitesse du convoi), tout en posant un problème de contrôle quant à sa validité effective. Dans la grille tarifaire corrigée par le présent projet de loi, il est proposé de supprimer cette mention « 15 minutes ».

2.2 Billets Tout Genève 1 heure junior et 1/2

La grille tarifaire adoptée le 3 mars 2013 opère une différenciation en matière de prix (+0,20 F) entre le billet Tout Genève demi-tarif et celui consacré aux juniors. Dans le cadre des tarifs appliqués jusqu'alors par Unireso, cette distinction n'existe pas, suivant en cela ce qui se pratique ailleurs en Suisse. Cette similarité entre le tarif 1/2 et junior permet effectivement de simplifier l'interface client dans le cadre des transactions à un distributeur automatique de titres de transport, tout en rendant la gamme tarifaire plus lisible et simple pour les usagers. Afin d'éviter une modification complexe desdites interfaces, de permettre une mise en œuvre rapide des changements tarifaires plébiscités par les citoyens, et au vu de la différence tarifaire minimale présentée, il est proposé de ramener le tarif du billet Tout Genève 1/2 au prix de celui prévu pour les juniors et les rentiers AVS et AI (2 F).

2.3 Carte journalière Tout Genève

Si les tarifs des cartes journalières Tout Genève, tarif entier (1/1) et demi (1/2), retenus dans le cadre de la grille tarifaire de l'initiative, correspondent bel et bien à ceux des titres valables sur l'ensemble de la journée, la mention d'une durée de validité de 1 heure, manifestement une erreur de plume, rend la commercialisation des titres en question impossible. Il est dès lors proposé de supprimer la mention « 1 heure ».

2.4 Carte journalière Tout Genève dès 9 h 00

La grille tarifaire votée ne contient pas de cartes journalières « Tout Genève, valable dès 9 h 00 », alors que celles-ci font partie de l'assortiment actuel des titres proposés par Unireso. Cette possibilité, offerte dès la fin de l'heure de pointe du matin, est très appréciée des usagers des TPG et existe dans la plupart des réseaux des grandes villes suisses et européennes. Il est dès lors proposé d'introduire ces titres de transport, aux prix de 8 F, respectivement 5,60 F, dans la grille tarifaire corrigée dans le cadre de ce projet de loi, afin de pérenniser la pratique existante.

2.5 Abonnements hebdo Tout Genève adulte et transmissible

La grille tarifaire votée distingue quatre catégories d'abonnements de validité hebdomadaire différentes, alors qu'il en existe deux à l'heure actuelle, à savoir le transmissible 1/1 à 38 F et le transmissible 1/2 à 27 F. Comme le titre hebdomadaire transmissible, issu de l'IN 146, coûte plus cher qu'actuellement (50 F), il est proposé de fusionner les catégories adulte et

transmissible en créant, à côté des tarifs junior, AVS et AI, un titre transmissible unique au prix de 38 F.

2.6 Abonnement annuel avec paiement échelonné

Les auteurs de l'IN 146 ont fait inscrire dans la loi trois catégories de titres de transport annuels, majorés de 10 F, offrant aux usagers la possibilité de payer leurs titres de transport en quatre acomptes ou, manifestement une erreur de plume, en un seul. Or, la pratique actuelle ne distingue pas les titres en fonction de leur mode de paiement, seul un émoluments de 10 F étant, dans le cas de paiement échelonné, prélevé pour les frais occasionnés. Afin de se caler sur la pratique antérieure et de ne pas surcharger la grille tarifaire en distinguant les titres de transport sur la base des frais administratifs engendrés, il est proposé de prévoir 4 catégories (adulte, junior, AVS, AI), tout en précisant pour chacune d'elles qu'un paiement en 4 mensualités est possible, moyennant des frais administratifs de 10 F.

2.7 Catégories junior pour les billets et les abonnements

La grille tarifaire issue de l'IN 146 a modifié la catégorie « junior », valable auparavant de 6 à 16 ans révolus pour l'acquisition d'un billet et jusqu'à 25 ans révolus pour l'acquisition d'un abonnement, pour la porter uniformément à 18 ans (billet et abonnement). Cette nouvelle catégorisation provoque de multiples conséquences.

D'une part, elle pénalise financièrement les jeunes adultes entre 18 et 25 ans, lorsqu'ils acquièrent des abonnements. Ceux-ci n'étant plus considérés comme des « juniors », ils ne peuvent plus acquérir d'abonnements aux tarifs préférentiels. Ils doivent dès lors s'acquitter d'un tarif « adulte ». Cette catégorie de clients représente, en 2011, 52% des abonnements juniors vendus. Pénaliser ces clients à l'âge clé de l'obtention des permis de conduire moto et voiture est particulièrement dommageable, notamment quant aux effets induits sur la fréquentation des transports collectifs. Cet âge est en effet une période où la sensibilité au prix est très marquée, en raison notamment de période de formation ou de conditions d'emploi difficiles.

D'autre part, les nouvelles catégories d'âge introduites contreviennent aux principes tarifaires valables sur le plan national et dans le cadre du service direct suisse géré par l'Union des transports publics (UTP) et approuvé par les l'Office fédéral des transports (OFT). Ce système comprend en outre la possibilité d'avoir des titres combinés sur l'ensemble du territoire et la reconnaissance de l'abonnement demi-tarif de l'UTP sur les réseaux des

communautés tarifaires. Dès lors, le simple fait qu'il ne soit pas envisageable pour les CFF d'appliquer dans leurs trains sur le territoire genevois des règles différentes de celles qu'ils appliquent sur le canton de Vaud et le reste de la Suisse pose la question de la poursuite de la vente des titres multimodaux Unireso sur le territoire du canton de Genève.

En effet, la grille tarifaire de l'IN 146 s'inscrit clairement en dehors de la structure tarifaire prévalant jusque-là, unanimement voulue et partagée par l'ensemble des acteurs des transports collectifs. Les modifications apportées compromettent ainsi la base même de la Communauté tarifaire intégrale Unireso Tout Genève. L'idée d'une telle communauté est de permettre à un client de voyager sur les réseaux de plusieurs opérateurs, et dans plusieurs zones, avec un titre de transport unique. La modification des catégories de client (âge) et/ou des durées de validité, ne permet plus cette harmonisation et implique une double tarification, celle-ci pouvant générer une inégalité de traitement entre usagers.

L'application de ce scénario impliquerait donc pour l'utilisateur des tarifs différents pour les destinations assurées par différents opérateurs, comme par exemple : Cornavin-Aéroport, Versoix-Cornavin ou La Plaine-Cornavin. Cet inconfort toucherait tous les clients genevois au départ d'une gare CFF, y compris les futures gares du CEVA. Le principe « un voyage – 1 ticket » s'est développé avec succès dans la grande majorité des agglomérations de Suisse. Prévoir un système genevois isolant les tarifs TPG compromet de surcroît définitivement la participation des TPG au projet national de création d'un titre de transport commun pour tous les usagers des transports collectifs en Suisse.

Quant à l'abonnement demi-tarif, à titre d'exemple, la reconnaissance de celui-ci par les communautés tarifaires et par les opérateurs implique le respect de directives de calcul des prix et de catégorisation des clients nationaux, qui ne seraient plus respectés à Genève. Le tarif de l'IN 146 sortant donc clairement de ce cadre, l'exclusion des TPG de ce système de rabais est probable. A Genève, plus de 77 500 personnes détiennent ce titre de transport permettant de voyager au tarif réduit.

Enfin, si la grille tarifaire acceptée en votation populaire devait être appliquée stricto sensu sur cet aspect, les adaptations techniques et informatiques nécessaires à la mise en œuvre de la volonté des citoyens seraient plus complexes, du fait de la nécessité pour les automates TPG de proposer 2 tarifs différents simultanément, soit le nouveau tarif TPG selon l'IN 146 (Tout Genève) et le tarif Unireso régional. Pour rappel, cette seconde catégorie n'est pas touchée par la nouvelle procédure de fixation des tarifs strictement genevois.

Au vu des conséquences susmentionnées, il est proposé dans le cadre de la présente révision de revenir aux catégories en vigueur sur le plan national, soit 6 à 16 ans révolus pour les tickets et 6 à 25 ans révolus pour les abonnements junior, afin d'assurer la continuité des activités d'Unireso sur le territoire cantonal.

Cela permet ainsi que la tarification inscrite dans la LTPG soit conforme à l'article 16 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV – RS 745.1), qui prévoit que *« pour le trafic longues distances, le trafic régional ainsi que le trafic local, les entreprises offrent en règle générale un seul contrat de transport au voyageur qui doit emprunter le réseau de différentes entreprises. Si le besoin en est avéré, elles sont tenues de proposer un service direct pour le trafic longues distances et le trafic régional. »*

De plus, en rétablissant le système tarifaire qui a fonctionné jusqu'à présent à la satisfaction des usagers, les effets négatifs qui étaient à craindre quant à la fréquentation du réseau des transports collectifs genevois en cas d'application intégrale des mesures souhaitées par l'IN 146 sont supprimés. La problématique de la compensation des coûts globaux induits par sa mise en œuvre, qui pourrait se traduire, selon toute vraisemblance, par une baisse des prestations de transports, demeure toutefois pleine et entière.

3. Compensation des conséquences financières marginales

Sur ce dernier aspect financier, il est convenu que les surcoûts pour l'Etat, en terme de manque à gagner marginal supplémentaire en matière de recettes, suite aux corrections et modifications apportées par le présent projet de loi à la grille tarifaire de l'IN 146, seront, quant à eux, intégralement compensés par des gains de productivité demandés aux TPG.

4. Commentaire article par article

Le présent projet de loi prévoit la modification des articles 36, alinéa 3, et 42 LTPG, et l'introduction d'un nouvel alinéa 5 à l'article 36.

La notion de « révolus » ajoutée à côté des catégories d'âge citées dans différents titres permet de clarifier la limite de l'application des tarifs.

Article 36, alinéa 3 LTPG

Dans le cadre de cet article, la liste des tarifs a été modifiée par des ajouts, modifications et suppressions de titres de transport, tant notamment au niveau de leurs libellés que de la catégorie d'âge citée ou du tarif. Seules les « nouveautés » apportées par le présent projet de loi sont commentées ici.

Saut de puce, 1/1

Cette modification tend à supprimer la mention « 15 minutes », le saut de puce devant permettre d'effectuer un parcours bref sur le réseau des TPG composé de 3 arrêts maximum. Pour le surplus d'explications, il convient de se référer au point 2.1 supra.

Saut de puce, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus), saut de puce, AVS et saut de puce, AI

Le commentaire rédigé pour le « *Saut de puce, 1/1* » relatif à la suppression de la mention 15 minutes vaut également pour les trois catégories de sauts de puce commentées ici. Au surplus, il est précisé que le tarif réduit vaut pour les détenteurs de l'abonnement demi-tarif, les personnes ayant entre 6 et 16 ans révolus et les rentiers AVS et AI. Par ailleurs, pour s'adapter à la pratique nationale, y compris celle d'Unireso, et afin de permettre de couvrir dans l'ensemble la période de formation post-obligatoire des jeunes, il est nécessaire de modifier la catégorie d'âge en l'abaissant de 18 ans à 16 ans révolus.

Billet Tout Genève 1 heure, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus), billet Tout Genève 1 heure, AVS, et billet Tout Genève 1 heure, AI

La modification apportée ici tend à prévoir trois types de billet 1/2, à savoir pour les détenteurs de l'abonnement demi-tarif et pour les personnes âgées de 6 à 16 ans révolus, pour les rentiers AVS et pour ceux bénéficiant de l'AI. Ceci permet également de prévoir un prix unique de 2,00 F. Par ailleurs, pour s'adapter à la pratique nationale, y compris celle d'Unireso, et afin de permettre de couvrir dans l'ensemble la période de formation post-obligatoire des jeunes, il est nécessaire de modifier la catégorie d'âge en l'abaissant de 18 ans à 16 ans révolus. Pour le surplus, il convient de se référer au point 2.2 supra.

Carte journalière Tout Genève, 1/1, carte journalière Tout Genève, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus), carte journalière Tout Genève, AVS, et carte journalière Tout Genève, AI

L'intitulé de ce titre de transport (sous ces diverses formes) a été reformulé. En effet, il indique une durée de validité d'une heure, alors qu'il est en réalité valable sur l'ensemble de la journée (« *journalière* »). Par ailleurs, il est encore précisé ce que comprend la catégorie 1/2. Pour le surplus, il sied de se référer au point 2.3 supra.

Carte journalière Tout Genève 1/1 dès 9 h 00 et cartes journalières Tout Genève, 1/2 dès 9 h 00 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus), AVS et AI

Cette carte journalière, déclinée elle aussi en quatre catégories, est introduite à cet article. Elle est valable dès la fin de l'heure de pointe du matin. Pour le surplus, il convient de se référer au point 2.4 supra.

Abonnement hebdo Tout Genève transmissible

La modification porte ici sur le terme « transmissible », plus adéquat que celui de « transmission ».

Par ailleurs, l'abonnement hebdo Tout Genève adulte est supprimé au profit d'un abonnement hebdo Tout Genève transmissible. Pour le surplus, il sied de se référer au point 2.5.

Abonnement hebdo Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)

Cette modification consistant en l'extension de la tranche d'âge de 18 à 25 ans permet d'éviter que les jeunes entre 18 et 25 ans révolus n'aient à acquérir un abonnement hebdo Tout Genève transmissible valant 12 F de plus (selon l'IN 146). Pour le surplus, il convient de se référer au point 2.7 supra.

Abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)

Cette modification consistant en l'extension de la tranche d'âge de 18 à 25 ans révolus permet d'éviter que les jeunes, dans cette catégorie, n'aient à acquérir un abonnement mensuel adulte valant 25 F de plus. Pour le surplus, il convient de se référer au point 2.7 supra.

Abonnement mensuel Tout Genève transmissible

La modification porte ici sur le terme « transmissible », plus adéquat que celui de « transmission ».

Abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)

La modification porte sur le fait qu'il n'y pas de distinction des titres en fonction du mode de paiement, mais plutôt une indication de frais administratifs dont doit s'acquitter l'acquéreur en cas de paiement échelonné. Pour le surplus, il sied de se référer au point 2.6 supra.

Abonnement annuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans) (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)

Le commentaire pour « *l'abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)* » s'applique également ici. Pour le surplus et à l'instar de la modification apportée à « *l'abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)* », la présente modification permet également d'éviter que les jeunes entre 18 et 25 ans révolus n'aient à acquérir un *abonnement annuel Tout Genève, adulte* valant 100 F de plus.

Abonnement annuel Tout Genève, AVS et abonnement annuel Tout Genève, AI (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)

Le commentaire pour « *l'abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)* » s'applique également ici pour ces deux catégories.

Abonnement annuel Tout Genève transmissible

La modification porte ici sur le terme « transmissible », plus adéquat que celui de « transmission ».

Article 36, alinéa 5 LTPG

Ce nouvel alinéa est introduit dans le but de faire reconnaître par les TPG les titres de transport et les facilités tarifaires des entreprises avec lesquelles ceux-ci ont conclu des partenariats pour donner accès à leur réseau. Il s'agit notamment de l'abonnement général, de l'abonnement demi-tarif, des cartes familles, du City Ticket permettant de combiner un titre parcours CFF avec une carte journalière Tout Genève, des titres communautaires régionaux et de la Communauté tarifaire intégrale Unireso.

Le Conseil d'Etat fixe les modalités y relatives dans un règlement.

Article 42 LTPG

L'IN 146 ayant « écrasé » la clause d'entrée en vigueur initiale de la LTPG, il est proposé de reprendre la clause d'entrée en vigueur de l'IN 146 à titre de complément à la clause initiale.

5. Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime, à travers le présent projet de loi, faciliter la mise en œuvre dans les meilleurs délais de l'IN 146, dans le respect de la volonté populaire exprimée à travers les urnes. En permettant aux TPG de poursuivre leur collaboration fructueuse avec les autres opérateurs d'Unireso, il contribue de ce fait à encourager les usagers à continuer à se déplacer avec tous les modes de transports inclus aujourd'hui dans le billet (tram, bus, train et bateaux des Mouettes genevoises) et donc à utiliser davantage les transports collectifs.

Une offre dense et interconnectée est en effet le principal atout pour augmenter la part modale des transports collectifs, elle-même facteur clé de l'amélioration de la mobilité d'une agglomération genevoise en pleine croissance. C'est du reste ce que prévoit l'article 3, alinéa 1, de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP – rsGE H 1 50), qui prévoit que les « *tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau* ».

Au vu des difficultés budgétaires actuelles du canton de Genève, et du fait de la baisse tarifaire conséquente opérée sur les titres de transport, engendrant un manque à gagner important en matière de recettes pour les opérateurs concernés, qu'il s'agira de combler, le Conseil d'Etat considère cependant que l'application de l'IN 146 risque de conduire, selon toute vraisemblance, à une réduction subséquente de l'offre de transports publics, en particulier sur le réseau des TPG.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*

1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET DES RECETTES D'INVESTISSEMENT et CALCUL DES CHARGES FINANCIERES (AMORTISSEMENTS ET INTERETS)

Projet de loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG)

Projet présenté par le DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR, DE LA MOBILITE ET DE L'ENVIRONNEMENT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Investissement brut	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières récurrentes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Signature de la direction financière départementale (investisseur):

Date: 16.03.2013

Signature de la direction financière départementale (bénéficiaire):

Date:

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 109) - Dépense nouvelle
2. SYNTHÈSE DE LA PLANNIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT LIÉS ET INDIUTS - ÉLÉMENTS NON ACTIVABLES
 Projet de loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG)

Projet présenté par le DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, DE LA MOBILITÉ ET DE L'ENVIRONNEMENT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement liées et inclues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges en personnel [30]											
30 Salaires	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ETP - Nombre Equivalent Temps Plein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
310 Fournitures générales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
311 Mobilier, machines, véhicules	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
312 Eau, électricité et combustibles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
313 Marchandises	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
314 Entretien des immeubles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
315 Entretien du mobilier	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
316 Location	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
317 Débris	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
318 Honoraires, prestations de tiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
31x - Autres charges non activables	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges financières [32+33]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
32 Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33 Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [34 à 35]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35 Dérogations à des tiers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35a - Provision (30%) (préciser la nature)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contrat de subvention ou de prestation [36]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement liés et inclues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Revenus liés à l'activité [40+41+42+46]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [43]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT LIÉ ET INDIUT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonctionnement lié

TOTAL des charges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonctionnement induit

TOTAL des charges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Remarques :

Ce projet de loi n'a aucune incidence financière sur les comptes d'Etat.

Signature de la direction financière départementale (investisseur) :

Date : 05.03.2013



Signature de la direction générale départementale (beneficiaire) :

Date :

Total

Résultat récurrent