

Date de dépôt : 16 juin 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le présent projet de loi lors de deux séances ordinaires de la commission, à savoir les 3 et 10 juin 2014, sous la présidence de M. Daniel Zaugg.

Ont assisté aux discussions :

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) ;

M. Blaise Hochstrasser, DETA, directeur générale de la direction générale des transports ;

M. Benoît Pavageau, DETA, directeur de la direction des transports collectifs, direction générale des transports.

Les procès-verbaux ont été tenus par MM. Christophe Vuilleumier et Aurélien Riondel, que le rapporteur remercie chaleureusement.

Séance du 3 juin 2014

Présentation du rapport de gestion (voir annexe) et audition de M^{me} Anita Frei, présidente du Conseil d'administration accompagnée de M. Christoph Stucki, directeur général a.i, et M. Benjamin Vincent, directeur finances & gestion.

Un commissaire (PLR) prend la parole et remarque que le réseau secondaire a un poids énorme. Et il pense qu'il est difficile à cet égard de faire des comparaisons avec les autres réseaux.

M. Stucki acquiesce. Il ajoute qu'il n'y a pas de règle suisse portant sur les résultats et il mentionne que les TPG sont le réseau qui donne le plus de détails. Il rappelle que le réseau régional est subventionné en partie par la Confédération, à hauteur pour le canton de 10 millions par année. Il observe toutefois que la Confédération participe de manière marginale au réseau genevois en raison de son maillage très dense.

Un commissaire (UDC) remarque que le rapport de gestion recoupe les états financiers. Il observe que la perte était prévue à hauteur de 6,7 millions et il mentionne que le résultat est positif à hauteur de 3,3 millions. Il demande si c'est le report d'investissements qui explique cette situation.

M. Vincent mentionne que les ventes de titres de transports ont augmenté, et que des investissements ont été reportés. Il déclare également que les frais financiers sont en recul. Il observe que la différence de 10 millions est inhérente à ces différents facteurs.

Un commissaire (UDC) demande si les TPG ne sont pas en train de se tromper dans le dossier des vélos.

M^{me} Frei répond que le projet est en train d'évoluer et elle ne sait pas si les TPG seront fortement impliqués. Elle pense qu'il ne serait pas faux que les TPG s'engagent dans cette voie. Elle rappelle, cela étant, que le problème du projet VLS relève de son financement.

M. Pavageau signale que les effets de ce projet ne seront pas négatifs.

M. Hochstrasser observe que M. Barthassat souhaite remettre l'ouvrage sur le métier. Il ajoute que le magistrat ne conçoit pas la participation de l'Etat à perte.

Un commissaire (PDC) demande si la participation des communes est suffisante pour les lignes de campagne.

M^{me} Frei répond que la Confédération contribue en partie à ces lignes. Elle rappelle que les contributions diffèrent entre les communes.

M. Pavageau intervient et rappelle que la desserte à moins de 300 mètres est prévue dans la loi. Il ajoute que la participation de l'OFT se monte à 30%.

M. Hochstrasser rappelle, quant à lui, que le défi est de faire passer la cadence au quart d'heure durant les heures de pointe. Il mentionne par ailleurs que la ligne de Gy n'aura jamais le taux de couverture de la ligne 12.

Un commissaire (PDC) remarque que le taux de couverture de la ligne sur Chêne-Bourg a largement augmenté.

M. Hochstrasser répond que c'était la ligne de renfort sur la gare de Chêne-Bourg qui n'existe plus.

Un commissaire (S) évoque Vitam'Parc et demande si les TPG entrent en matière si des entreprises demandent à financer des lignes particulières.

M. Pavageau répond que le canton est entré en négociation, et il observe que l'idée est de renforcer les lignes sur la France.

Un commissaire (S) observe que 10,54% de femmes travaillent au sein des TPG et il demande s'il existe une politique de promotion à cet égard.

Mme Frei répond qu'il y a des journées des filles. Elle rappelle que les métiers techniques et les métiers de conducteurs représentent trois quart des collaborateurs, des métiers traditionnellement masculins.

Un commissaire (S) observe ensuite qu'il y a peu de temps partiels et il demande si ce taux s'explique en raison du peu d'encouragement, ou des difficultés d'organisation.

M. Stucki répond que le temps partiel est effectivement peu encouragé. Il rappelle que les horaires sont irréguliers et qu'il est difficile d'intégrer des temps partiels.

Un commissaire (S) évoque encore le taux d'absentéisme qui se monte à 7,3% et il demande si les pressions de la part des utilisateurs augmentent sur les conducteurs.

Mme Frei acquiesce en remarquant que les contraintes ont augmenté.

Un commissaire (S) remarque que ce taux risque encore d'augmenter.

M. Stucki ajoute qu'il est élevé mais stable.

Un commissaire (S) évoque la mise en service de la ligne Tosa et elle demande s'il y a déjà un bilan.

M. Pavageau répond qu'un bilan a été fait ce printemps et il mentionne que le Conseil d'Etat a souhaité qu'une étude soit menée. Il ajoute que cette ligne, qui est une ligne de bus, va être déployée sur la ligne 23 en 2016.

M. Hochstrasser remarque que cette ligne 23 est intéressante pour l'essai d'une nouvelle technologie puisqu'elle présente un parcours varié.

Un commissaire (PLR) demande si les perspectives d'avenir sont également satisfaisantes.

M^{me} Frei répond que la mise en œuvre de l'initiative 146 représenterait un manque à gagner pour les quatre prochaines années. Elle ajoute que les mesures d'économie qu'il faudrait faire seraient substantielles et représenteraient un net recul par rapport à ce qui a été mis en place au cours de ces dernières années.

Suite des travaux – séance du 10 juin 2014

Le Président ouvre la discussion sur le PL 11423.

Un commissaire (UDC) annonce avoir les mêmes remarques que pour le PL 11424.

Un commissaire (PDC) insiste sur les dépenses engendrées par le report de la livraison des nouveaux trams. Il exprime ses préoccupations sur un éventuel renouvellement d'une pénalité de ce type en raison des difficultés rencontrées pour le développement du réseau de tram. Il ajoute que le récent refus de la population du co-financement de P+R en France voisine n'éclaircit pas les perspectives de prolongement vers Saint-Julien et Annemasse. Il exprime également ses préoccupations quant au fait que l'espace nécessaire au dépôt des trams soit disponible le moment voulu.

Un commissaire (PLR) rappelle que la vitesse commerciale des TPG est en constante baisse, et ce en raison des mauvaises conditions de circulation dans les zones denses. Il souligne que les TPG n'ont aucune influence sur les conditions de trafic et se demande s'il appartiendrait, le cas échéant, aux TPG de payer des pénalités pour ne pas avoir atteint les objectifs fixés.

M. Pavageau indique que cet aspect fait partie des éléments en discussion dans le cadre des négociations du prochain contrat de prestations. Il souligne que ces travaux tentent de dissocier les éléments sur lesquels les TPG ont pris de ceux qui leur échappent totalement. Il annonce qu'un objectif du contrat de prestations portera sur la vitesse commerciale.

Un commissaire (PLR) craint que l'objectif de la vitesse commerciale soit revu à la baisse afin de ne pas imputer de pénalité à la régie, ce qu'il jugerait tout à fait malsain.

Un commissaire (MCG) salue le fait que les véhicules qui circulent désormais sur la ligne 61 soient moins polluants que leurs prédécesseurs. Il demande des précisions sur les éventuelles pénalités évoquées par un commissaire (PLR).

M. Pavageau répond que le contrat de prestations actuel prévoit que l'Etat puisse imputer aux TPG des pénalités si la cible définie en matière de vitesse commerciale n'était pas atteinte. Il précise qu'aucune pénalité n'a pour l'instant été prononcée et que les TPG ont respecté les objectifs fixés. Il confirme que la saturation de l'hyper-centre pourrait aboutir à une révision à la baisse de la vitesse commerciale.

Un commissaire (MCG) indique que les TPG ont une responsabilité dans la congestion du centre-ville. Il rappelle que des bus articulés aux trois quarts vides bouchent régulièrement des carrefours pendant la journée en dehors des

heures de pointe. Il se demande s'il ne serait pas possible de diminuer la fréquence en journée ou de demander aux TPG de rouler avec des véhicules plus petits. Il souligne que les chauffeurs de bus forcent parfois le passage, ce qui a pour conséquence de boucher un carrefour. Il rappelle que la fluidité de l'ensemble de la ville peut être entravée en cas de congestion des quelques carrefours les plus importants.

M. Pavageau répond que la capacité du matériel roulant doit être dimensionnée en fonction de la demande de pointe et qu'il n'est pas possible de disposer de deux flottes distinctes – une pour les heures creuses, l'autre pour les heures de pointe – en raison des coûts que cela impliquerait.

Un commissaire (UDC) estime que la question de la fréquentation n'est pas abordée avec la plus grande clarté, ni avec la plus grande transparence dans le texte soumis au GC. Il indique que l'exposé des motifs (p. 6) tente de minimiser le fait que la cible fixée pour les voyages*km n'a pas été atteinte en mettant en avant une hausse de la fréquentation relative. Il souhaiterait que cet aspect soit traité plus clairement à l'avenir.

Une commissaire (Ve) annonce que Genève a la vitesse commerciale la plus faible de Suisse, avec un peu plus de 15 km/h, loin derrière de nombreuses grandes villes. Elle estime que ce sujet devrait faire l'objet d'une réflexion. Elle enjoint ses collègues à se saisir de ce problème lors des débats autour du contre-projet du Conseil d'Etat à l'initiative des Verts pour des transports publics efficaces.

En l'absence d'autre demande de parole, le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL.

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

Le Président ouvre le deuxième débat.

Titre et préambule : *pas d'opposition adopté.*

Article unique : *pas d'opposition adopté.*

Le Président ouvre le troisième débat. En l'absence de demande de parole, il met aux voix le PL.

Les commissaires acceptent le PL 11423 par :

Pour : **14** (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Conclusion

La majorité de la commission estime que les TPG ont bien été gérés en 2013 et félicite l'entreprise publique pour le développement de l'offre de transports. Elle remercie les représentant-e-s des TPG auditionné-e-s pour leur travail et leurs explications.

La Commission des transports vous invite à l'unanimité à voter le projet de loi 11423.

Annexe :

Le rapport de gestion est consultable à l'adresse suivante :

<http://www.geneve.ch/grandconseil/data/texte/PL11423.pdf>

Projet de loi (11423)

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du
4 octobre 2013;
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du
21 novembre 1975;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du
6 novembre 2013;
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année
2013;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG)
pour l'année 2013;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois
(TPG) du 24 mars 2014,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année
2013 est approuvé.