

Date de dépôt : 17 novembre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 11493-A** **Projet de loi de M^{mes} et MM. Salima Moyard, Thomas Wenger, Cyril Mizrahi, Caroline Marti, Romain de Sainte Marie, Lydia Schneider Hausser, Jean-Charles Rielle, Roger Deneys, Isabelle Brunier, Irène Buche, Christian Frey, Christian Dandrès modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50) (Appliquons les baisses de tarifs de l'IN 146, sans baisse de prestations et avec l'engagement du canton)**
- b) PL 11531-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018**

Rapport de majorité de M. Eric Stauffer (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Salima Moyard (page 36)

Rapport de deuxième minorité de M^{me} Lisa Mazzone (page 48)

Rapport de troisième minorité de M. Christian Zaugg (page 53)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Eric Stauffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

Après d'énergiques débats, la majorité de la commission a décidé de guillotiner cette minorité d'ayatollahs. Ces derniers qui partent sans relâche en guerre contre le respect du choix du mode de transport et s'attaquent avec hargne à l'équilibre entre deux modes de penser.

Le peuple a tranché par deux fois avec l'initiative 146 lancée par l'Avivo, soutenue par Ensemble à Gauche et le MCG. En effet, le peuple a voté la diminution des tarifs mais pas la diminution des prestations. Le message est pourtant clair ! Le peuple veut que des économies soient faites mais pas par le biais de diminutions de prestations.

Lors des séances de commission, nous avons tout entendu. Sur environ 225 millions de budget annuel (sic !) (quote-part de l'Etat), les TPG ne peuvent trouver une économie de 14 millions (recette en moins suite à l'initiative 146). Les TPG ont trouvé 9 millions d'économie mais ont buté sur les derniers 5 millions. Auditionnés, les syndicats des TPG, où franchement la majorité des commissaires ont eu l'impression d'être face à la CGT version française, ont été d'une arrogance crasse tentant maladroitement d'intimider les députés avec des menaces à peine voilées de mouvement de grève massif des TPG. Les représentants des syndicats et le conseiller d'état ont argumenté sur 50 à 60 licenciements si le manque de recettes n'était pas comblé. Un commissaire a fait remarquer à M. Barthassaz qu'il avait été « giflé » par le collègue du Conseil d'Etat qui a refusé d'augmenter le budget 2015 pour les TPG. On lui demandait simplement de réaliser des économies intelligentes, ce qu'il n'a pas fait !

La majorité de la commission a été également irritée par un courrier envoyé par les TPG urbi et orbi prétendant que le responsable des baisses de prestations serait l'initiative 146. Un commissaire a fait remarquer que la déclaration écrite des TPG était subjective, et que bien d'autres éléments pouvaient être responsables des baisses de prestations. La volonté populaire s'étant exprimée, elle doit être respectée.

Il appartient au TPG de réaliser des économies, de stabiliser et consolider leur très forte progression des 10 dernières années (un palier).

En conclusion, le Grand Conseil ne peut céder à des menaces de manifestations de la part des syndicats. Une réorganisation des TPG est nécessaire, afin d'optimiser la gestion. Un commissaire a également tiré un parallèle avec la réorganisation d'une grande régie publique : les HUG, qui ont subi 2 programmes d'économie et de réorganisation – le programme Victoria et le programme Performance – grâce à des économies réalisées qui sont bien plus importantes que la baisse de recette de 14 millions des TPG – et nous n'avons pas constaté de licenciements au HUG.

Débats en commission

A la question d'une députée (Ve), M. Favre répond que la mouture originelle, devenue la variante B, avait été largement concertée avec les communes puisqu'à peu de choses près tout concerne les communes. Concernant la desserte du Lignon, qui fera l'objet d'une information séparée, M. Favre souligne que ce quartier reste très bien desservi.

La commissaire (Ve) estime qu'il s'agit d'un gros revirement dans la politique de la mobilité, elle précise que l'amendement qu'elle va proposer vise à parvenir au scénario B, suite aux explications du département, soit une augmentation de 41 millions de francs sur les années 2015 à 2018 pour arriver à 886 millions de francs. Le groupe des Verts refusera ce projet de loi si ces amendements ne sont pas acceptés.

Amendement du groupe des Verts

La commissaire (Ve) pour le PL 11531, demande de modifier le titre en le nommant « *Projet de loi accordant une indemnité de 886 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018* » ; ainsi que l'article 2 al. 1 de la manière suivante : « *L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :*

218 250 000 F en 2015

220 250 000 F en 2016

225 250 000 F en 2017

222 250 000 F en 2018 ».

Une députée (Ve) remarque qu'il a été demandé au département lors de la dernière séance comment l'échelonnement serait fait. Elle propose donc que dans le titre figure 886 millions de francs et que chaque année il y ait une augmentation de 10 250 000 F. Elle propose de le calculer et de le présenter

lors de la prochaine séance. Elle souligne que l'objectif est d'arriver au scénario B.

Le Président remarque que le RD 1050 sera traité au point suivant mais que tout est lié, donc il est possible de commencer à l'aborder.

Un commissaire (MCG) remarque que, concernant le PL 11493, le groupe MCG ne soutiendra pas ce projet de loi car il ne souhaite pas que l'Etat finance les dépassements et autres des subventions de fonctionnement des TPG. Il souligne également que le groupe MCG ne souhaite pas qu'il y ait des baisses de prestations.

Une députée (S) demande au département, en relisant les motifs du PL 11531, comment le scénario A arrive à une stabilisation de l'offre puisqu'à la page 38 de l'exposé des motifs, il y a le suivi des mesures décrites plus haut. Elle souligne que la recette minimale de l'offre est de 0,5 %. Elle remarque que selon le groupe des Socialistes, il y a une baisse et pense qu'il faut le dire franchement. Elle relève que le Grand Conseil doit se prononcer sur le souhait ou non des baisses de prestations. Elle demande ensuite le coût exact du « gadget Toza », dans le sens où le groupe s'est étonné qu'à l'heure où le Conseil d'Etat propose des coupes de prestations, il estime que la seule amélioration de l'offre qui est gardée est Toza. Elle pense que l'intérêt pour les usagers n'est pas évident et qu'il y a une impression que cela est un gadget.

M. Favre renvoie au tableau et plus précisément à la page 43 du tableau directeur collectif.

M. Barthassat remarque que dire que Toza est un gadget est osé puisque cela est une technologie des plus avancées dans le monde. Il souligne que Toza fonctionne puisque cela a été mis à l'essai autour de Palexpo et de l'aéroport. Il observe qu'à travers cela, c'est tout l'avenir des TPG qui se prépare. Il mentionne que du retard a été pris, et que Toza est la technologie qui permettra peut-être de rattraper ce retard. Il pense que la commission pourrait aller chez ABD pour se faire expliquer le projet et voir que cela n'est pas un gadget. Il souligne que M. Jean-Luc Favre peut également venir présenter ce projet afin que les députés le comprennent. Il constate donc qu'il faut surveiller la manière dont on parle de technologies qui vont compléter la mobilité à Genève.

Une députée (S) relève que la position du groupe des Socialistes est de soutenir le PL 11493. Elle souligne que le groupe des Socialistes estime qu'à l'heure actuelle, avec les difficultés actuelles, le refus à la traversée de la rade, et les soucis actuels de circulation automobile, la seule réponse durable et viable est le développement des transports publics. Elle souligne donc un

plébiscite pour les TPG avec une baisse de tarif mais un développement du parc et des prestations. Elle remarque que le choix aujourd'hui paraît être un très mauvais signal.

Une députée (S) remarque que, pour répondre à une des préoccupations, en ce qui concerne l'article 14 du PL 11493 notamment, la question posée est de savoir ce qui est fait de la « réelle optimisation ».

Une députée (S) répond à un député (MCG) que le groupe des Socialistes ne veut pas que l'Etat paie et qu'il y ait des coupes budgétaires.

M. Barthassat informe que Toza est véritablement un projet d'avenir. Il souligne que la traversée de la rade, en s'opposant contre, le peuple a vu l'avenir, qui consiste en une traversée du lac avec un périphérique autour du canton mais avec des mesures pour lesquelles le département travaille. Il constate que la commission est là pour trouver des solutions.

Un député (MCG) relève être en colère contre les TPG et respectivement le département et le Conseiller d'Etat. Il a transféré le courriel des TPG reçu à la mairie d'Onex ce matin. Il procède à la lecture de ce courriel. Il relève que s'il n'y a pas de correctif qui est fait à l'encontre de toutes ces communes genevoises, il dénoncera la mauvaise gestion des TPG. Il précise qu'il trouve inadmissible de dire que c'est l'IN-146 qui est la conséquence des baisses des recettes.

M. Barthassat souligne accepter que la forme est contestée mais n'accepte pas ces remarques sur le fond. Il souligne que dès le moment où il y a une baisse de certains tarifs, il est normal qu'il y ait une baisse de prestations, puisque c'est là aussi qu'une baisse des économies a été faite.

Le Président relève penser que le député (MCG) s'est scandalisé sur la forme d'une lettre envoyée, ce qui a peu de rapport avec les projets de lois 11493 et 11531. Il pense que cela n'est pas l'endroit pour débattre de ce point et souligne être d'accord d'ouvrir la discussion uniquement sur les points en rapport avec les projets de lois traités.

M. Favre répond que lorsque la perte des recettes annuelles des opérateurs réseaux a été estimée, le Conseil d'Etat et le DETA ont travaillé pour tenter d'amoindrir ce montant. Il informe qu'il a été décidé suite à une liste de propositions fournies par les opérateurs qu'il était raisonnable et envisageable de procéder à la suppression des rabais grands comptes, ainsi que les partenariats avec les entreprises, de même que les rabais liés à la Cartabonus qui sont doubles.

Le Président souligne que la remarque ne portait pas sur telle ou telle suppression pour les communes mais sur la forme, c'est-à-dire que les TPG

disent que c'est à cause d'une votation, ce qui est subjectif mais n'est pas le sujet aujourd'hui.

Un député (PLR) relève qu'il n'est pas possible de baisser le prix des TPG et ne pas en tirer des conséquences. Il souligne qu'il est évident que cela doit être ou l'un ou l'autre. Il mentionne que le groupe PLR a posé la question aux syndicats de savoir si eux pensaient pouvoir trouver des économies et remarque que son groupe acceptera le PL 11531.

Un député (PDC) souligne que la baisse de tarifs a un prix, que les gens ont été avertis à deux reprises sur le fait qu'il ne fallait pas voter ce texte. Il souligne qu'il faut à présent assumer et ne pas revenir sur ce qui a été dit. Il souligne qu'il souhaite que les entreprises du grand Etat et du petit Etat de Genève fassent des économies. Il souligne que cela est possible puisque quand il avait été demandé à ce que les TPG fassent des économies, cela avait été fait. Il remarque que le Conseil d'Etat accorde 845 millions de francs aux TPG. Il informe que son groupe votera pour le PL 11531, et contre le PL 11493.

Un député (S) pense que, pour le maintien des prestations qui sont demandées par certains députés, leurs propositions sont attendues. Il propose également d'augmenter les impôts pour avoir plus de prestations. Il relève qu'il est difficile de se prononcer dans ce contexte.

Amendement d'EAG

Un député (EAG) pense que le peuple genevois ne doit pas être puni et souligne que le peuple n'a pas voté pour une baisse des prestations mais pour une baisse des tarifs. Il relève qu'il ne peut s'empêcher de penser que la concertation n'a pas été jusqu'au bout. Il observe qu'il n'était pas d'un grand enthousiasme en vue de l'audition des syndicats des TPG et ne pense pas que la confrontation ait été totalement réalisée et informe avoir des doutes sur le fait que tout ait été correctement mis en balance. Il propose donc que dans ces circonstances, puisqu'apparemment personne ne l'a encore fait, un nouvel amendement soit proposé, c'est-à-dire reprendre le scénario TPG, relativement au PL 11531, qui correspond à une augmentation de 20 millions de francs, puisqu'il pense que les TPG sont seuls à même de savoir de quoi ils ont besoin. Il informe donc proposer un amendement issu des TPG, c'est-à-dire 865 millions de francs + 20 millions de francs.

Un député (EAG) propose donc les indemnités suivantes relativement à l'article 2 :

« 219 millions en 2015

215 millions en 2016

217 millions en 2017
213 millions en 2018 ».

Une députée (Ve) informe que le groupe des Verts soutiendra le PL 11493 et se réjouit de la proposition des Socialistes. Elle rappelle également que la conséquence de l'initiative ne doit pas nécessairement être une réduction.

Un député (S) souligne penser que les initiants n'ont pas forcément raison. Il remarque que la commission n'arrivera pas à un consensus. Il pense que pour résumer cette situation, il faut réfléchir à plus long terme.

Un député (UDC) informe que le groupe UDC va refuser les amendements et voter le PL 11531.

Un député (MCG) relève que son groupe a toujours dit qu'il était pour une économie forte et pour une politique efficace.

Un député (MCG) constate que les TPG sont à présent relativement en place et souligne qu'il y a des moyens pour respecter les besoins.

Un député (PLR) relève qu'il est évident que personne n'a intérêt à avoir plus cher ce qu'il peut payer moins cher. Il constate toutefois que la baisse des moyens implique une baisse des fréquences. Il souligne que les citoyens n'ont certainement pas voulu une baisse des prestations. Il constate toutefois qu'il ne sera pas possible de ne pas baisser les prestations mais pense qu'il est important de ne pas impliquer de licenciements. Il informe donc que le groupe PLR va soutenir le PL 11531 et non pas les amendements.

Un député (S) rappelle les positions du MCG sur les questions de mobilité, la position contre sur la question du CEVA.

Un député (PLR) relève qu'en acceptant l'IN 146, le prix du transport pour les gens non domiciliés sur le canton a été baissé, notamment pour les Vaudois.

Votes du PL 11493

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11493 :

Pour :	5 (1 Ve, 1 EAG, 3 S)
Contre :	9 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
Abstention :	-

L'entrée en matière du PL 11493 est refusée.

Votes du PL 11531**Le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 11531 :**

Pour :	12 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 1 S)
Contre :	0
Abstentions :	3 (2 S, 1 EAG)

L'entrée en matière est acceptée, ce qui amène au deuxième débat

Le Président met aux voix l'amendement du groupe des Verts sur le titre du PL 11531 :

Pour :	5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre :	9 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Abstention :	1 (1 PLR)

L'amendement est refusé

Le Président met aux voix l'amendement du groupe EAG sur le titre du PL 11531

Pour :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	9 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC)
Abstention :	1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Le titre et le préambule du PL 11531 sont donc adoptés.

Le Président met aux voix l'amendement sur l'article 2 du PL 11531 du groupe des Verts

Pour :	5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre :	9 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC)
Abstention :	1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Le Président met aux voix l'amendement sur l'article 2 du PL 11531 du groupe EAG

Pour :	5 (1 Ve, 1 EAG, 3 S)
Contre :	9 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC)
Abstention :	1 (1 PLR)

L'amendement est refusé.

Le Président constate qu'il n'y a pas d'opposition sur l'article 2 al. 1 du PL 11531 qui est donc adopté. Les articles suivants sont également adoptés sans opposition.

Le Président met aux voix le PL 11531

Pour :	10 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)
Contre :	5 (1 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstention :	0

Le PL 11531 est adopté

La commission vous demande de suivre sa recommandation et de refuser le projet de loi 11493 et de voter le projet de loi 11531.

Projet de loi (11493)

**modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 1 50)
(Appliquons les baisses de tarifs de l'IN 146, sans baisse de prestations
et avec l'engagement du canton)**

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 3A Politique tarifaire (nouveau)

¹ Conformément à l'article 191, alinéa 3, de la constitution de la République
et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et à l'article 1, alinéa 1, de la loi
sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, le canton de
Genève renforce l'attrait des transports publics de l'agglomération du Grand
Genève en développant le réseau conformément aux orientations du plan
directeur des transports collectifs et en facilitant leur usage, notamment par
une offre tarifaire locale et régionale globale, cohérente et incitative.

² A cet effet, d'une part, il couvre les coûts non couverts de l'offre locale et
régionale qu'il commande auprès des opérateurs de transport et, d'autre part,
il compense financièrement leur manque à gagner lors de toute augmentation
demandée par l'Union des transports publics et adressée aux organes des
opérateurs de transport membres de la communauté tarifaire UNIRESO, en
les indemnisant conformément à l'article 28, alinéa 4, de la loi fédérale sur le
transport de voyageurs, du 20 mars 2009, et à l'article 31 de l'ordonnance
fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, du 11 novembre
2009.

Art. 13 Reprise des tarifs (nouveau)

Les opérateurs de la communauté tarifaire UNIRESO transposent, dans leur
tarif communautaire T651.11 et en complément aux autres tarifs notamment
régionaux, les tarifs fixés par la loi sur les Transports publics genevois, du
21 novembre 1975, suite à l'acceptation en votation populaire de l'initiative
populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports Publics Genevois »
(IN 146) et applicables dès le 14 décembre 2014.

Art. 14 **Maintien des prestations (nouveau)**

L'application de l'article 13 ne peut en aucun cas conduire à une baisse des prestations aux usagers.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

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

Projet de loi (11531)

accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2015-2018 conclu entre l'Etat et l'entreprise de droit public « Transports publics genevois » (ci-après : l'entreprise des TPG) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

208 000 000 F en 2015

210 000 000 F en 2016

215 000 000 F en 2017

212 000 000 F en 2018

² Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 14, alinéa 2.

Art. 3 Indemnités non monétaires

¹ L'Etat met à disposition de l'entreprise des TPG, sans contrepartie financière ou à des conditions préférentielles :

- a) des droits de superficie, d'un montant de 1 147 940 F par an, pour les années 2015 à 2018;

b) un droit d'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, d'un montant de :

20 537 106 F en 2015

20 490 169 F en 2016

20 593 423 F en 2017

20 869 549 F en 2018

² Ces indemnités non monétaires sont valorisées selon les montants cités à l'alinéa 1 et figurent en annexe aux états financiers de l'Etat et des TPG. Ces montants peuvent être réévalués chaque année, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, la croissance du réseau TPG, une modification du contrat de superficie, ou des évolutions du droit fédéral.

Art. 4 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissement

L'entreprise des TPG prévoit d'assumer le financement des montants d'investissement suivants, répartis en tranches annuelles :

24 946 000 F en 2015

34 524 000 F en 2016

35 426 000 F en 2017

22 847 000 F en 2018

Art. 5 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé par une caution simple à garantir le remboursement d'un ou des prêts à hauteur de 117 743 000 F en faveur de l'entreprise des TPG pour l'acquisition des investissements, conformément aux exigences du contrat de prestations 2015-2018, mentionnés à l'article 4.

² Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

Art. 6 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 7 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 8 Emprunts

Le Conseil d'Etat est autorisé à approuver des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'article 5 de la présente loi, conformément aux articles 31, alinéa 2, et 37, lettre h, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, si en cours de contrat il s'avère que l'entreprise des TPG doit :

- a) investir pour le financement de projets structurants des montants plus importants que ceux prévus dans l'enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements du contrat de prestations 2015-2018;
- b) procéder à des emprunts en vue du financement de projets structurants liés au prochain contrat de prestations et qui entrent dans le cadre du prochain plan directeur du réseau des transports collectifs.

Art. 9 Programme

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme « J01 » Transports et mobilité.

Art. 10 Durée

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2018. L'article 14 est réservé.

Art. 11 But

Cette indemnité doit permettre de réaliser la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

Art. 12 Prestations

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

Art. 13 Contrôle interne

1 Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

2 L'entité dont les comptes sont consolidés avec ceux de l'Etat doit mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

Art. 14 Relation avec le vote du budget

¹ L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

² Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.

Art. 15 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture.

Art. 16 Lois applicables

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.

Art. 17 Modifications à une autre loi

La loi ouvrant une subvention d'investissement de 150 000 000 F pour la construction du dépôt « En Chardon » au profit des Transports publics genevois (L 10834), du 22 mars 2012, est modifiée comme suit :

Art. 7 (abrogé)

CONTRAT DE PRESTATIONS



σtpg

**Contrat de prestations
2015-2018**

entre

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par

Monsieur Luc Barthassat, Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (ci-après : **le département**),

d'une part

et

- **Les Transports Publics Genevois (ci-après : les TPG)**

représentés par

Monsieur Christoph Stucki, Directeur général

et

Madame Anita Frei, Présidente du Conseil d'administration

d'autre part

L.B.

ATG

TITRE I - Préambule*Introduction*

1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par voie du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 LIAF.

But des contrats

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat de Genève ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
- définir, dans le cadre financier déterminé, les prestations offertes par les TPG ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci, tout en conservant l'objectif de maintenir l'équilibre et la pérennité financière des TPG;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

Principe de proportionnalité

3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :

- le niveau de financement de l'Etat de Genève par rapport aux différentes sources de financement des TPG;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève;
- les relations avec les autres instances publiques.

Principe de bonne foi

4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.

d. 00 2 AT
G

TITRE II - Dispositions générales

Article 1

*Bases légales,
réglementaires et
conventionnelles*

Les bases légales, réglementaires et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF - RS 742.141.1);
- la loi fédérale sur le transport des voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 742.40), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11);
- l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs, du 11 novembre 2009 (OITRV - RS 745.16);
- la loi fédérale sur les entreprises des trolleybus, du 29 mars 1950 (LTro - RS 744.21) ;
- la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, du 20 mars 2009 (LEnTR - RS 744.10);
- la loi sur l'énergie, du 26 juin 1998 (LEne - RS 730.0);
- la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, du 18 juin 2010 (LOST);
- la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20) ;
- la loi sur la durée du travail, du 8 octobre 1971(LDT RS 822.21);
- la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), et son ordonnance d'exécution, du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11);
- l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21);
- l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OCFIF - RS 742.120);
- l'ordonnance sur les horaires, du 4 novembre 2009 (OH - RS 745.13);
- l'ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, du 4 novembre 2009 (OVID-TP - RS 742.147.2);
- l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires du 18 janvier 2011 (OCEC - RS 742.221) ;
- l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OASF - RS 742.141.2);
- l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail, du 26 janvier 1972 (OLDT - RS 822.211);
- la Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst -GE - rsGE A 2 00);
- la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG - rsGE H 1 55);
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars

L.B. 3

*AJ
G*

- 1988 (LRéseau - rsGE H 1 50);
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21 - rsGE A 2 60);
 - la loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (LFDER - rsGE L 2 40);
 - la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 20 juin 2012 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
 - la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF - rsGE D 1 05);
 - la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014 (LSurv - rsGE D 1 09);
 - le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG - rsGE H 1.55.04);
 - le règlement sur la location de canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, du 20 décembre 2006 (RLCan - rsGE L 1 10.18);
 - la déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002);
 - la concession de zone n° 85 délivrée par l'Office fédéral des transports, du 18 décembre 2007, ainsi que celle qui lui succèdera dès 2017;
 - le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs approuvé le 20 août 2014 par le Conseil d'Etat;
 - le contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise (ci-après : contrat de prestations UNIRESO) 2015-2018, adopté le 3 septembre 2014 par le Conseil d'Etat.

Article 2

Cadre du contrat

Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine, offrant une véritable alternative au transport privé, et assurant à l'entreprise une autonomie de gestion (programme J01 Transports et mobilité). Il règle également les modalités techniques et financières entre les parties dans le but d'exploiter les lignes de transports publics, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire intégrale genevoise sur la base d'une commande de l'Etat de Genève et formalisées dans le présent contrat.

Dans ce but, 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,

LB 4 AF
S

cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

Article 3

Bénéficiaire

Les TPG, en tant qu'établissement autonome de droit public genevois, ont comme but constitutionnel et légal, tel que défini aux articles 191 Cst-GE et article 1, alinéa 1 LTPG, de gérer un réseau de transport public et de mettre à disposition de la population du canton de Genève, dans le cadre d'un contrat de prestations conclu avec l'Etat, un réseau de communications exploitées régulièrement, pour le transport des voyageurs et de pratiquer une politique tarifaire incitative.

Titre III - Engagement des parties

Article 4

Prestations attendues du bénéficiaire

En vertu du présent contrat, les TPG doivent fournir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

- A. L'offre quantitative de référence est décrite dans cinq documents traitant :
- de la structure du réseau (cf. **annexe 1**) ;
 - du plan du réseau (cf. **annexe 2**) ;
 - des intervalles de passage de référence des véhicules (cf. **annexe 3**) ;
 - de la capacité des véhicules (cf. **annexe 4**) ;
 - de la déclinaison de l'offre par année (cf. **annexe 5**).
- B. L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par l'Etat de Genève, au sens de l'article 49, alinéa 2 LCdF et des articles 28 à 33a LTV, ceci pour des périodes bisannuelles, la première période portant sur les années 2014-2015.
- C. L'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 des TPG. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence (cf. **annexe 5**).
- D. Les lignes du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) ou celles décidées en

5 G

partenariat avec d'autres autorités organisatrices de transports sur Suisse ou sur France, attribuées aux TPG et relevant de la concession de zone N° 85 sont quant à elles couvertes par une subvention spécifique de l'autorité compétente pour ces lignes.

Article 5

Perturbations du service TPG lors de manifestations

Lors de manifestations culturelles, sportives ou scolaires impliquant pour les TPG des perturbations du service et nécessitant des modifications de parcours ou des services de substitution, les modalités y relatives feront l'objet d'un accord spécifique entre le département et les TPG.

Lorsqu'une prestation complémentaire de transport est commandée par un organisateur de manifestations ou tout autre organisme privé ou public, les TPG sont en droit d'obtenir une commande rémunérée de la prestation en question auprès des responsables de la manifestation concernée.

Par manifestation, on entend tout rassemblement, cortège, défilé ou autre réunion sur le domaine public au sens de l'article 2 de la loi sur les manifestations sur le domaine public, du 26 juin 2008 (LMDPu – rsGE F 3 10).

Article 6

Coûts et tarifs

Les TPG s'engagent à une maîtrise des coûts, ainsi qu'à une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale permettant de garantir des prestations de qualité au meilleur prix (les TPG appliquent les tarifs fixés dans le contrat de prestations conclu entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur des transports publics 2015-2018).

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

Article 7

Engagements financiers de l'Etat

L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser aux TPG une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de

L.B.
6
AF

l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre des éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation d'offre de transport prévue par le présent contrat.

L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (article 25 LIAF). Les montants peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.

Les montants engagés sur quatre années sont les suivants dus à titre d'indemnité :

Année 2015 :	177'946'248 F
Année 2016 :	179'398'941 F
Année 2017 :	183'897'128 F
Année 2018 :	180'194'387 F

Ces montants sont complétés, en application du contrat de prestations UNIRESO 2015-2018, par des indemnités tarifaires relatives à la Communauté tarifaire intégrale genevoise à hauteur de :

Année 2015 :	30'053'752 F
Année 2016 :	30'601'059 F
Année 2017 :	31'102'872 F
Année 2018 :	31'805'613 F

Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de financement est exécutoire.

Article 8

Subventions tacites

Les TPG bénéficient de subventions non monétaires sous forme de prestations en nature, à savoir :

- les droits de superficie, d'un montant de 1'147'940 F par an, pour les années 2015 à 2018.
- le droit d'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, d'un montant de :

Année 2015 :	20'537'106 F
Année 2016 :	20'490'169 F
Année 2017 :	20'593'423 F
Année 2018 :	20'869'549 F

Les montants peuvent faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, la croissance du réseau TPG, une modification du contrat de superficie, etc.

L.B.

7 G AF

Au sens de l'article 44, alinéa 3 LGAF, les subventions non monétaires ne sont pas comptabilisées dans l'état de la performance financière. En ce sens, elles n'impactent pas les états financiers visés à l'article 20 du présent contrat

Article 9

*Plan financier
pluriannuel 2015-2018*

Un plan financier quadriennal de fonctionnement et un plan financier quadriennal d'investissement pour l'ensemble des activités/prestations des TPG et de ses filiales, figurent aux **annexes 7 et 8**. Ce document fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées.

Le plan de fonctionnement permet la détermination de l'indemnité versée par l'Etat aux TPG et ses différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG. Le plan d'investissement détermine quant à lui le montant maximum de la garantie du canton (caution simple) qui peut être octroyée en faveur des TPG pour le financement de ses investissements sur les marchés financiers, hors le Centre de maintenance (CMS) En-Chardon (cf. article 11, paragraphe 6 du présent contrat).

Article 10

*Rythme de versement
de l'indemnité*

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

En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les échéances de paiement sont respectées en conformité avec la loi autorisant le Conseil d'Etat à pourvoir aux charges du budget de fonctionnement ainsi qu'aux dépenses du budget d'investissement jusqu'à promulgation du budget administratif de l'Etat de Genève (loi dite des "douzièmes provisoires").

Article 11

*Infrastructures
immobilières*

L'Etat de Genève, soit pour lui le département, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 CCTPG:

Les TPG en assument l'entretien et le renouvellement, aux frais de l'Etat de Genève, soit pour lui le département. Ce dernier s'engage à verser aux TPG, au titre de gestion de la délégation de maîtrise d'ouvrage, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures

L.B. 8 GAF

actuelles. Ces sommes sont déterminées sur la base d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année et des factures effectives inhérentes aux travaux réalisés. Elles sont refacturées à l'identique. Le département s'engage également à régler les factures dans les 30 jours suivant leur réception. Les TPG en tiennent un décompte annuel.

Les TPG assument 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, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipement. Dans ce cas, l'article 27, ch.3 du présent contrat est applicable.

Les concessions relatives aux infrastructures sont octroyées aux TPG par la Confédération.

En application du RLCan, des canalisations sont mises à disposition des TPG. Ces derniers sont exonérés de la taxe y relative, en vertu de l'article 3, lit. d CCTPG.

La mise en service du Centre de maintenance secondaire (CMS) En-Chardon est planifiée au premier semestre 2019. Les modalités y relatives sont réglées dans le cadre de la loi de portée non-générale 10834, et ne sont donc pas régies par le présent contrat.

Article 12

Plan directeur du réseau des transports collectifs

Les TPG s'engagent à collaborer avec l'Etat de Genève pour la préparation du futur plan directeur du réseau des transports collectifs qui portera sur les années 2019-2023.

Article 13

Offre complémentaire

L'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'Etat de Genève ne procède à aucune indemnisation envers les TPG pour cette prestation d'offre complémentaire.

Ces contrats ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

Article 14

Mises en appel d'offres

L'Etat de Genève s'engage déjà au niveau de la planification, à consulter les TPG avant toute mise en

L.B. 9 C 77

et adjudication

appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.

Toute mise au concours est coordonnée avec la procédure d'octroi ou de renouvellement de la concession.

Dans le cas d'éventuelles mises en appel d'offre de l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat de Genève s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.

En cas d'une diminution de l'offre, en cours de contrat, suite au transfert de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à un autre opérateur de transport, l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice direct et indirect subi, tel que le manque à gagner et les intérêts sur les emprunts contractés. L'Etat de Genève s'engage par ailleurs à prendre toute disposition utile et possible concernant le personnel excédentaire, par exemple sa reprise par le nouvel exploitant.

Article 15

*Amélioration durable
des conditions de
circulation*

L'Etat de Genève respectivement, la direction chargée des transports, prend toutes mesures utiles, afin de favoriser les transports publics tout en respectant la complémentarité des autres modes de transport, permettant ainsi d'améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, dans le but de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation légale.

L'Etat de Genève s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.

A cet effet, les TPG et la direction chargée des transports élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés.

Ledit cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape, et est approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

L'Etat de Genève 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.

Article 16

Conditions de travail

Les TPG sont tenus d'observer les lois, règlements et les éventuelles conventions collectives et directives

L.B. 10 G A7

applicables en matière notamment de salaire (directive OFT sur les conditions de travail de la branche bus, du 28 mars 2014), d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.

Les TPG tiennent à disposition du département leur organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 LIAF.

Article 17

Développement durable

Les TPG s'engagent à ce que les objectifs qu'ils poursuivent et les actions qu'ils entreprennent s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à l'Agenda 21.

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

Article 18

Système de contrôle interne

Les TPG doivent maintenir un système de contrôle interne adapté à ses missions et à sa structure dans le respect de l'article 3, alinéa 4 LGAF.

Article 19

Suivi des recommandations du service d'audit interne

Les TPG s'engagent à respecter les recommandations figurant dans les rapports du service d'audit interne et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département de tutelle les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision au sens de l'article 17 LSURV.

Article 20

Reddition des comptes et rapports

Les TPG, en fin d'exercice comptable mais au plus tard le 24 mars de l'année suivant la date de clôture du dernier exercice, fournit au département :

- ses états financiers établis et révisés conformément aux exigences de son statut juridique, aux dispositions légales et au référentiel comptable applicable et le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes. Les états

L.B. 11 G AF

financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres, ainsi que l'annexe explicative. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n sont présentés pour chaque rubrique, en regard des comptes n-1;

- le rapport annuel de réalisation de l'offre (autrement appelé, rapport d'exécution du contrat) - comprenant le rapport d'activité - reprenant les objectifs et les indicateurs figurant dans le tableau de bord;
- le book de clôture et le commentaire sur comptes annuels définis à l'annexe 9.

Le contenu définitif du rapport annuel de gestion de l'entreprise (version électronique) est remis au département par les TPG le 10 avril. Quant à la version imprimée du rapport de gestion définitif, elle est remise au département le 31 mai.

En vue du prochain exercice comptable (année n+1), les TPG remettent également au département au plus tard le :

- 31 mai : le rapport d'étape approuvé par le Conseil d'administration
- 30 septembre de l'année n : le budget de l'année n+1 approuvé par le Conseil d'administration, accompagné de sa synthèse (chiffres clés) et de son commentaire (cf. annexe 9).

Dans ce cadre, l'entité s'engage à respecter les directives et règlements qui lui sont applicables :

- RIAF;
- règlement sur l'établissement des états financiers (REEF);
- directive du Conseil d'Etat EGE-02-04 relative à la présentation et à la révision des états financiers;
- directives du Conseil d'Etat EGE-02-07 relative au traitement du résultat.

Article 21

Traitement des bénéfices et des pertes

Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément à l'article 20 est réparti entre l'Etat de Genève et les TPG selon la clé figurant au 4^{ème} paragraphe du présent article.

Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers des TPG. Elle s'intitule « Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par les TPG est comptabilisée

L.B. 12 G AF

dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée » figurant dans ses fonds propres.

Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant au 4^{ème} paragraphe du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.

Les TPG conservent 50 % de leur résultat annuel. Le solde revient à l'Etat. Ce pourcentage est conforme à la volonté du Grand Conseil, selon laquelle la totalité des contributions cantonales doit être équivalente ou inférieure à la totalité des produits des TPG.

A l'échéance du contrat, les TPG conservent définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat de Genève.

A l'échéance du contrat, les TPG assument leurs éventuelles pertes reportées.

Article 22

Traitement de la réserve Au cours de la durée du présent contrat, la réserve des TPG acquise lors des précédents contrats de prestations 2007-2010 et 2011-2014 pourra être utilisée pour compenser les pertes annuelles du présent contrat.

S'agissant de la part du bénéfice 2011-2014 provenant de la dissolution de la provision pour avantages au personnel retraité, elle n'est pas soumise à la répartition prévue à l'article 19, paragraphe 4, du contrat de prestations 2011-2014. Le montant de cette dissolution est entièrement et directement affecté aux fonds propres des TPG lors du bouclement des comptes 2014.

Article 23

Bénéficiaire direct

Conformément à l'art. 14 al. 3 LIAF, les TPG s'engagent à être les bénéficiaires directs de l'indemnité.

Toutefois, comme il est explicitement prévu aux articles 1, alinéa 5 et 19, alinéa 2, lettre n) LTPG, et dans les limites prévues, les TPG peuvent verser des prestations pécuniaires à des tiers (en ce compris, des filiales).

L.B.
13 *G AF*

Article 24

Communication

Toute publication, campagne d'information visée ci-dessous, propre aux TPG auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur.

Les supports visés sont les suivants :

- **Rapport annuel de gestion** : mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
- **Faits marquants et chiffres clés** : mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
- **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.

Le présent article définit les conditions particulières applicables aux TPG, l'**annexe 10** fixant les conditions générales d'utilisation du logo.

Le logo se situera en 2^{ème} ou 3^{ème} de couverture.

Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.

Titre IV - Suivi et évaluation du contrat

Article 25

Objectifs, indicateurs, tableau de bord

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs.

Ces indicateurs mesurent l'efficience des prestations rendues (amélioration de la productivité), leur qualité (satisfaction des destinataires) et leur efficacité (impact sur le public-cible).

Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.

Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 6** du présent contrat, et pourra être modifié d'entente entre les parties.

Les objectifs définis et intégrés au tableau de bord sont de nature quantitative, qualitative, environnementale et financière.

L.B. 14
AF
G

Les TPG poursuivent également les objectifs fixés dans la LRTP, et ceux fixés dans le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs les concernant.

Lorsqu'il ressort des indicateurs que les TPG ne respectent pas les objectifs fixés dans le tableau de bord, annexé au présent contrat, le département leur en fait sans tarder l'observation, soit à l'occasion d'une séance de coordination, soit par écrit.

Les TPG devront alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer au présent contrat.

Si sur la base du rapport de réalisation de l'offre cité à l'article 20 du présent contrat, il s'avère que l'objectif de la prestation n'est pas atteint conformément au présent contrat et si une pénalité est applicable, celle-ci sera répercutée sur le montant de la subvention des TPG. Cette pénalité sera calculée selon les modalités de l'annexe 6, et déduite d'un versement mensuel suivant du département.

Cas fortuits et de force majeure

2. Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs cibles prévues lors de la survenance des cas fortuits ou de force majeure (ex. pandémie). Il en va de même en cas de grève. Les TPG doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.

En 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 (zone tarifaire 10) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (zones tarifaires 81 à 87). (ci-après : « service minimum »). Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance, sans être assujettis aux restrictions en la matière.

En cas d'impossibilité pour les TPG d'effectuer un service minimum, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer celui-ci.

Actions et responsabilités de l'Etat de Genève

3. Les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés, font l'objet d'un cahier des charges, établi annuellement et annexé au rapport d'étape. Si l'Etat de Genève ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat, des objectifs qui lui sont attribués dans ce cahier des charges.

Article 26

Suivi du contrat

Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :

L.B.
15
S AF

- veiller à l'application du contrat;
- évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par les TPG;
- permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.

Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 LIAF.

Les TPG sont tenus d'atteindre pour certains indicateurs, sous réserve d'une marge de tolérance, la valeur cible calculée selon l'**annexe 6** du présent contrat.

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou ne l'est que partiellement, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 6**, et les prestations financières de l'Etat de Genève sont diminuées en conséquence. Si l'Etat ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat des objectifs qui lui sont attribués.

L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 31 août suivant la remise des documents prévus à l'article 20. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice de l'année de l'évaluation.

Article 27

Modification du contrat

1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de l'article 7 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées.

En cas d'événements exceptionnels et prétérissant la poursuite des activités des TPG ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.

Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département.

Modification de l'offre

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

Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres aux TPG, le département est en droit de réduire sa contribution financière.

Les TPG proposeront au département une adaptation de l'offre et de leurs prestations si celle-ci est nécessaire

 16 

afin de maintenir l'équilibre financier et la pérennité financière des TPG. Cette adaptation convenue avec l'Etat sera appliquée, une fois l'an, au prochain changement d'étape.

Toutes prestations supplémentaires décidées par les TPG dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière des TPG envers l'Etat de Genève.

*Modification de l'offre
demandée par le
département*

3. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. L'indemnité de fonctionnement due par le département aux TPG est dans cette hypothèse adaptée en conséquence et fait l'objet d'un avenant écrit au présent contrat.

Si, à la suite d'une diminution de l'offre de référence TPG demandée par l'Etat en cours de contrat, les TPG sont contraints de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.

L.B.
17 G AF

Article 28*Adaptation de la subvention ou des prestations*

Les cas nécessitant une adaptation de la subvention ou des prestations sont les suivants :

- a) Le prix du carburant est fixé à 1.70 F hors taxes, prix de gros, par litre. En cas de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 10 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours subira une adaptation.
- b) En cas d'augmentation tarifaire en cours de contrat, la subvention pourra subir une baisse à partir de la mise en place effective de l'augmentation, et cela, jusqu'au terme du contrat, sauf dans les cas visés aux lettres a), e) et f) du présent article où elle servira à compenser la nécessité d'une augmentation de la subvention. En cas de baisse tarifaire en cours de contrat, le département pourra adapter la subvention et/ou l'offre en conséquence, et cela, le cas échéant, jusqu'au terme du contrat.
- c) Dans l'éventualité où les TPG ne procèdent pas aux investissements prévus dans le plan financier pluriannuel, l'indemnité se verra réduite en conséquence à hauteur des amortissements et intérêts financiers ainsi économisés, dès l'exercice suivant ;
- d) Si, pour des raisons propres aux TPG, un écart négatif est constaté entre la valeur absolue cumulée de l'offre planifiée dans les rapports d'étape annuels et celle signalée dans le rapport de réalisation de l'offre, l'Etat de Genève peut décider de modifier la tranche budgétaire annuelle.
- e) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans d'autres situations, telles que la nécessité pour les TPG de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer l'implémentation de dispositions de droit fédéral ou cantonal.
- f) En cas de perte de subventions fédérales pour les TPG en raison de l'application de dispositions cantonales (ex. en matière de présentation des comptes, de calcul du droit du sillon), l'indemnité sera adaptée.
- g) Tout changement législatif entraînant une augmentation de la part de subvention cantonale.

L.B.
18 G AF

Titre V - Dispositions finales**Article 29***Règlement des litiges*

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.

En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.

A défaut d'un accord, le litige peut être porté devant la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève.

Article 30*Résiliation du contrat*

Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:

- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
- b) les TPG n'accomplissent pas ou accomplissent incorrectement la prestation approuvée dans le cadre du rapport d'étape malgré une mise en demeure;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

La résiliation s'effectue par écrit dans un délai de deux mois, pour la fin d'un mois.

Article 31*Entrée en vigueur,
durée du contrat et
renouvellement*

Le contrat entre en vigueur au 1^{er} janvier 2015, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2018.

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

L.B

19 S AF

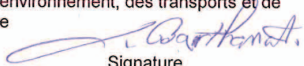
Pour la République et canton de Genève

représentée par

Luc Barthassat

Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture

2/9/2014
Date :


Signature

Pour les Transports publics genevois

représentés par

Christoph Stucki
Directeur général

Anita Frei
Présidente du Conseil d'administration

Date :

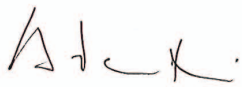
Signature


Date :

Signature

2.9.2014

02.09.2014



Date de dépôt : 11 novembre 2014

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'initiative 146 « Stop aux hausses des tarifs TPG ! » n'a pas fini de faire parler d'elle. Soumise au peuple et acceptée deux fois par ce dernier (en mars 2013 et mai 2014), elle fixe dans la Loi sur les TPG (RSG, H 1 55) les tarifs de ces derniers, les soumet donc possiblement au référendum et les baisse considérablement par rapport à ceux en vigueur actuellement. La mise en œuvre de cette initiative pose trois problèmes : les erreurs de plume la rendant inapplicable sur plusieurs points, le maintien difficile d'UNIRESO dès son application et la compensation de la baisse de recettes issues de la billetterie tenant compte des nouveaux tarifs.

Les deux premiers écueils ont été évités. En premier lieu, les erreurs de plume faites par les initiants au moment de la rédaction ont été corrigées par le PL 11138 du Conseil d'Etat, déjà voté par notre Grand Conseil lors de sa session d'octobre 2014.

En second lieu, l'entente tarifaire UNIRESO a pu être maintenue grâce à la bonne volonté des opérateurs concernés. En effet, les trois principaux opérateurs UNIRESO (TPG, Mouettes genevoises et CFF) devaient jusqu'à l'adoption de l'IN 146 harmoniser leurs tarifs (afin de permettre aux usagers d'utiliser les infrastructures de tous les opérateurs avec un seul billet) et décider donc ensemble des hausses (ou baisses) de tarifs. L'adoption de l'initiative 146 faisait donc craindre rien moins que la fin d'UNIRESO puisque les TPG se voient désormais fixer leurs tarifs par le Grand Conseil, avec possibilité de référendum. Si l'on se refusait à jouer la politique du pire (pourtant envisagée par certains), la seule solution fut donc qu'UNIRESO reprenne fidèlement les « tarifs TPG » (abus de langage volontaire dans le sens où l'IN 146 a fixé dans la loi sur les TPG des tarifs que les TPG doivent appliquer) voulus par le Grand Conseil ou, le cas échéant, par le peuple. Dès le 14 décembre 2014, il n'y aura donc formellement plus de décision consensuelle ou d'harmonisation des tarifs, comme pourtant préconisée par le

droit fédéral, mais bien davantage une reprise automatique des « tarifs TPG » par UNIRESO, devenant ipso facto les tarifs UNIRESO. Telle est la seule solution pour éviter la disparition d'UNIRESO, et par là-même la disparition d'une immense plus-value pour les usagers : celui de prendre un seul billet pour tous les transports publics de l'agglomération. Au moment du dépôt du PL 11493, la situation n'était toutefois pas si claire et l'on ne savait pas encore si les Mouettes et les CFF allaient accepter ou non cette entorse au fonctionnement d'UNIRESO. Le PL 11493 contient donc un élément légal contraignant les opérateurs UNIRESO à reprendre les tarifs inscrits dans la Loi sur les TPG, fort utile au cas où lesdits opérateurs ne l'auraient pas spontanément fait.

Le dernier écueil constitue le cœur de la mise en œuvre de l'IN 146 et il est, comme si souvent, financier : comment compenser la baisse des recettes dues à la baisse des tarifs, et ce à la fois pour les TPG mais aussi pour UNIRESO ? C'est à cette question-là, principalement, que le PL 11493 propose une réponse, en contre-point au projet de loi du Conseil d'Etat accordant l'indemnité de 845 mio pour le contrat de prestations 2015-2018 (PL 11531). La dichotomie est simple : le Conseil d'Etat, soutenu par la majorité de droite, propose de faire compenser l'entier des pertes TPG et UNIRESO par les TPG seuls via des coupes de prestations et des licenciements au motif d'un principe, réputé « évident, logique et inévitable », qui pourrait se résumer de manière schématique ainsi : « baisse de recettes = baisse de prestations ».

Le projet de loi 11493 rétorque qu'une alternative existe : il n'y a aucune évidence logique et implacable à ce que les TPG fassent les frais (seuls ou non) de la volonté populaire. C'est même plus largement la question de « l'interprétation » de cette volonté qui a été au cœur des débats de la commission des transports. Les positions pouvaient se résumer facilement. A droite, « le peuple a voulu une baisse de tarifs et donc implicitement accepté une baisse de prestations » ; au MCG, « on peut à la fois baisser les tarifs et ne pas baisser les prestations ; les TPG peuvent trouver l'argent ailleurs dans leur budget sans licencier » (cohérence logique douteuse et très peu étayée d'aucune proposition concrète) ; à gauche enfin, « le peuple a voulu une baisse des tarifs, comme signal fort en faveur des transports publics¹ ce qui doit signifier une subvention cantonale augmentée afin de maintenir, et même de développer, les prestations ». C'est ce que propose le projet de loi 11493.

¹ Les positions genevoises sur les dernières votations le montrent : oui à FAIF, non à la traversée de la rade, oui à l'initiative mobilité douce (IN 144), oui au CEVA.

La proposition socialiste (PL 11493) dans le détail

L'initiative modifie deux éléments fondamentaux (prix des titres de transports des TPG et compétence de les fixer). La question de fond de la compensation des pertes de recettes de la billetterie, à laquelle l'IN 146 n'apporte pas de réponse, doit être réglée. Le Conseil d'Etat (PL 11531) souhaite couper dans les prestations à hauteur du manque à gagner. Le PL 11493 présente une alternative à cette proposition.

Philosophie générale

Actuellement, les coûts sont financés à 52 % par la subvention cantonale (via le contrat de prestations) et à 48 % par la billetterie. Dès lors, à peu près la moitié du coût est prise en charge solidairement via l'impôt, et l'autre moitié par l'utilisateur effectif des TPG. Le peuple a voulu une baisse des tarifs mais n'a pas souhaité une baisse de prestations. Rien d'ailleurs dans l'argumentaire des initiants, qui a convaincu le peuple deux fois, ne le laisse à aucun moment transparaître².

Il est donc parfaitement possible d'imaginer des prestations un peu plus subventionnées par l'Etat, ce que propose précisément le PL 11493. Ceci n'est d'ailleurs pas particulier aux TPG puisque la majorité des services publics est subventionnée (crèches, hôpitaux, police, etc.). Baisser le prix de la prestation pour l'utilisateur renforce le paiement solidaire, via l'impôt.

Il serait absurde de conclure de l'IN 146 qu'il suffit de réduire les prestations. En effet, une telle démarche (prônée par le PL 11531 du Conseil d'Etat) rendrait très difficile, voire impossible, l'atteinte des objectifs de la stratégie du Conseil d'Etat intitulée « Mobilités 2030 »³ (adoptée en mai 2013) alors que c'est pourtant bien l'objectif du Conseil d'Etat. Ce dernier nage donc ici en pleine contradiction. L'atteinte de « Mobilités 2030 » nécessite des développements et des moyens importants. Les transports

²Brochure de votation du 3 mars 2013 :

<http://www.ge.ch/votations/20130303/doc/Brochure-cantonale.pdf>

Brochure de votation du 18 mai 2014 :

<http://www.ge.ch/votations/20140518/doc/brochure-cantonale.pdf>

³ <http://ge.ch/mobilite/politique-de-la-mobilite/mobilites-2030>. Pour rappel, cette stratégie multimodale prévoit des développements de la mobilité de manière parfaitement complémentaire : élargissement autoroutier, mise en service du CEVA, prolongement des lignes de tram, vélos en libre-service, parking de Rive, rénovation de la gare Cornavin, piétonnisation du centre-ville et traversée du lac autoroutière, notamment.

publics et la mobilité sont en phase d'expansion et il s'agit de poursuivre cet effort.

Dans le détail, le PL 11493 compte 3 articles. Il a été décidé de ne pas modifier la question de la compétence pour fixer les tarifs, dans un souci de conformité avec le texte de l'initiative voté. Le projet de loi modifie la loi sur le réseau des transports publics (LRTP, RSG H 1 50), de manière à toucher UNIRESO dans son ensemble, et non seulement les TPG comme le fait l'initiative 146.

Maintien d'UNIRESO

Deux éléments sont traités : le maintien d'UNIRESO et la compensation des pertes financières. Concernant la première mesure (art. 13 nouveau), lors de la rédaction du projet de loi, les débats en commission des transports du mois de septembre 2014 et l'audition d'UNIRESO n'avaient pas encore eu lieu. Le seul moyen de maintenir UNIRESO était donc d'inscrire légalement la reprise des tarifs TPG par UNIRESO.

A la lumière des auditions effectuées, les opérateurs ont décidé de procéder de cette manière entre eux, de manière consensuelle et sans base légale, ce dont on peut se réjouir mais la formalisation légale est néanmoins pertinente en termes « de propreté légistique ».

Compensation par l'Etat du manque à gagner

Concernant la seconde mesure (compensation des recettes), l'application des nouveaux tarifs des TPG entraînera une perte pour les TPG et pour UNIRESO, qu'il convient de compenser. La proposition du Conseil d'Etat (PL 11531) est que les TPG y parviennent via une baisse des prestations pour compenser d'une part leurs propres pertes et d'autre part les pertes des autres opérateurs UNIRESO. De plus, il faut tenir compte du fait qu'il y aura un manque à gagner lors de l'introduction des nouveaux tarifs mais également lors des prochaines hausses, prévues par l'Union des transports publics au niveau suisse.

Le projet de loi 11493 prévoit que l'Etat compense les pertes via le contrat de prestations des TPG (art. 13, al. 2) et que les opérateurs s'accordent pour une offre tarifaire locale et régionale globale cohérente et incitative (art. 13, al. 1) ; « incitative » signifiant intéressante pour l'utilisateur et donc subventionnée ; « cohérente » car harmonisée avec l'ensemble des opérateurs UNIRESO.

Enfin, la couverture du manque à gagner doit l'être pour les rabais existants aujourd'hui. Par exemple, l'UTP a décidé que l'abonnement junior était en principe de 25% inférieur à l'abonnement adulte, alors qu'actuellement à Genève, l'abonnement junior est de 33% meilleur marché que l'abonnement adulte, surcroît de rabais financé par le canton. Cette différence – comme d'autres – a un coût, actuellement pris en charge par l'Etat via sa subvention dans le contrat de prestations TPG, et ce en parfaite conformité avec le droit fédéral.

La proposition centrale du PL 11493 – à savoir la compensation par une hausse de la subvention cantonale de la baisse des tarifs voulue par l'IN 146 et des futures hausses voulues par l'UTP – paraît réaliste pour trois raisons.

1) D'une part, dans un contexte normé et contraint, cette possibilité est prévue par l'art. 28, al. 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV), du 20 mars 2009.

2) D'autre part, le fait que l'acceptation de l'IN 146 allait conduire à une augmentation de la subvention de l'Etat était admis par le Conseil d'Etat puisqu'il était indiqué, dans la brochure de votation, que « pour éviter que les TPG ne suppriment des lignes, l'Etat devrait augmenter d'autant sa subvention à l'entreprise. Ainsi, l'Etat continuerait à investir davantage d'argent pour développer un système. Au final, il reviendrait aux contribuables genevois de supporter cette charge financière supplémentaire ». Le Conseil d'Etat lui-même avait anticipé la conséquence logique de l'acceptation de l'initiative par le peuple, à savoir l'augmentation de la subvention, alors qu'il essaie – dans la défense en commission de son PL 11531 – de faire croire que cette conséquence n'est finalement pas du tout opportune. C'est un retournement de veste.

3) Enfin, cette éventualité est prévue par les différents contrats de prestations entre l'Etat et les TPG (art. 26 du contrat de prestations 2011-2014 ; art. 28 du contrat 2015-2018) : « en cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans d'autres situations, telles que la nécessité pour les TPG de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer l'implémentation de droit fédéral [...] ou cantonal ».

Coûts

Les sommes en question ne sont pas astronomiques au regard du budget de l'Etat. La subvention cantonale se situe actuellement à 52 % des produits totaux des TPG. Selon les calculs fournis par le département, l'augmentation se situerait de l'ordre de 5 %, ce qui est raisonnable. Les coûts précis de la

baisse des tarifs, correspondant aux pertes cumulées des TPG et d'UNIRESO, s'élèvent à 12 millions de francs par an, selon le département.

On peut néanmoins raisonnablement penser que ce coût sera inférieur, pour trois raisons.

1) Premièrement, il est possible que la baisse des tarifs induise une augmentation de la fréquentation et donc des recettes. Il faudra en ce sens que les TPG communiquent activement sur l'intérêt marketing de la baisse massive des tarifs afin de fidéliser de nouveaux clients et non simplement d'offrir les mêmes prestations pour moins cher aux mêmes clients, qui le sont déjà depuis longtemps.

2) Deuxièmement, les TPG ont entamé un effort structurel important, sans préteriter les prestations. Néanmoins, rappelons qu'il n'est pas possible – et c'est également l'avis tant du Conseil d'administration des TPG que du Conseil d'Etat – de compenser, via leurs réserves (entièrement dissolue dans le cadre du contrat de prestation 2015-2018 afin de compenser les pertes) ou les efforts structurels, l'ensemble des 12 millions annuels nécessaires à l'application de l'IN 146.

3) Enfin, un gain au niveau de l'efficacité des prestations est possible, à ne pas confondre avec des baisses de prestations, et la nuance peut être fort ténue. Il peut s'agir dans certains cas d'optimisation (qui apparaissent, au milieu de coupes réelles, parmi les mesures du contrat de prestations contenu dans le PL 11531), soit une utilisation plus rationnelle des moyens financiers. D'ailleurs, au cours des échanges en commission, les Socialistes, n'étant pas obtus sur ces questions, ont proposé un amendement en ce sens au PL 11493 en ajoutant une seconde phrase, à l'art. 14 :

« Sont réservées les modifications conduisant à une optimisation de l'offre. On entend par optimisation une réaffectation des ressources en véhicules et en personnel permettant une augmentation globale de l'offre. »

Le sens de cet amendement, complétant le principe général du maintien des prestations dans l'application de l'IN 146, est le suivant. Si on coupe 0.2% d'offre sur telle ligne mais qu'on réaffecte les chauffeurs et les bus économisés sur une autre ligne où la vitesse commerciale est meilleure et qui aboutit à +0.5% d'offre, on obtient un solde global positif, en l'occurrence ici de +0.3%). Il est à noter que la meilleure manière d'optimiser aujourd'hui est d'augmenter le nombre de voies de bus, ce qui permet de sortir les bus des bouchons, d'augmenter leur vitesse commerciale, ce qui conduit à avoir moins de bus et donc moins de chauffeurs sur la ligne qui améliore sa vitesse commerciale pour la même prestation aux usagers et qu'on peut réaffecter bus et chauffeurs ailleurs de manière à globalement augmenter l'offre.

Financement

Enfin, le Conseil d'Etat considère qu'il n'a pas les moyens de prendre en charge le manque à gagner. Pour cette raison, il n'est pas question de supprimer d'autres prestations pour financer celle-ci. Dès lors, le financement ne peut se faire que par une hausse des recettes ad hoc. En ce sens, plusieurs projets de lois socialistes ont été déposés, et se trouvent à l'étude en commission ou devant le Grand Conseil. Citons d'abord des projets qui touchent directement à l'amélioration de la mobilité et à la concrétisation des objectifs du rapport Mobilités 2030 : le PL 11000 visant à permettre au Conseil d'Etat de relever les tarifs des horodateurs ou le PL 11068 pour une taxation accrue des véhicules polluants. Plus largement, le Grand Conseil pourra également choisir de revenir sur le maintien des allègements fiscaux ou du bouclier fiscal, de supprimer le 14e salaire des hautes classes salariales de l'Etat, d'adopter le PL 11065 (taxation des piscines privées), le PL 11066 (taxation des bateaux à moteur polluants) ou le PL 11067 (taxation des puissants deux-roues et quads) pour ne citer que ceux-ci.

Plus globalement, les qualificatifs sur le PL 11493 par les différents auditionnés ont été clairs : il est soutenu tel quel, jugé intéressant et constitue une piste à suivre pour les différents syndicats auditionnés et ce n'est rien moins que le « rêve » pour le conseil d'administration des TPG et le responsable UNIRESO. Loin de tout qualificatif dithyrambique, ce projet de loi socialiste, en un mot comme en cent, constitue simplement le moyen de garantir des services publics de qualité en modifiant, mais dans des proportions modestes, l'équilibre entre la part payée solidairement et la part de l'utilisateur afin de garantir le développement des transports publics au cœur d'une agglomération qui en a plus que jamais besoin.

PL 11531 : un contrat de prestations qui, justement, les attaquent

Comme dit plus haut, le PL 11493 se pose en alternative crédible et intelligente au PL 11531 du Conseil d'Etat qui octroie une indemnité de CHF 845 mio pour le contrat de prestations des TPG pour les années 2015 à 2018. Tel que présenté par le Conseil d'Etat, ce projet de loi grave pour les quatre prochaines années la politique du Conseil d'Etat en ce qui concerne le développement des TPG : non content de stopper le développement des transports publics connus depuis plusieurs années (plus de 30% d'augmentation de l'offre depuis 2010), il réduit les prestations liées à la mise en œuvre de l'IN 146 et oblige les TPG à couvrir eux-mêmes à la fois leurs propres pertes mais aussi celles d'UNIRESO, et ce grâce à des efforts

structurels, des licenciements, la dissolution complète de leurs réserves et des baisses de prestations. Tout un programme !

Dans le détail des présentations faites par le département, la situation n'était déjà pas rose avant l'acceptation par le peuple de l'IN 146. Des optimisations avaient déjà été proposées, des mesures d'efficacité avaient déjà été prévues, la dissolution de la réserve constituée par les TPG depuis 2007 avait déjà été prévue. Après l'acceptation de l'IN 146, la pression du Conseil d'Etat s'est encore accrue, auxdites mesures initialement prévues, se sont ajoutées des mesures d'économie supplémentaires et l'accélération de la mise en place des mesures précédemment planifiées.

Quasi aucune amélioration de l'offre

Les seules améliorations prévues jusqu'en 2018 sont la desserte du nouveau quartier de la Chapelle par les lignes 43 et 46 (pour l'horaire 2015) et la mise en service de TOSA (pour l'horaire 2017). Toutes les autres mesures d'améliorations de l'offre prévues dans le Plan directeur des transports collectifs 2015-2018 (que le Grand Conseil doit approuver via le RD 1050) ont été supprimées.

Dans ce cadre, à l'heure où les choix du Conseil d'Etat quant à la mise en œuvre de l'IN 146 vont conduire à environ 60 licenciements secs à la fin 2015, on peut tout de même se demander si l'installation de la technologie pionnière genevoise TOSA qui doit encore faire ses preuves (ligne électrique, à « recharge flash » sans contact) sur la ligne 23 (avec notamment les difficultés techniques, les coûts d'investissements et la modification de la ligne prévue) était prioritaire dans les choix difficiles à faire. De plus, si l'amélioration du bilan en termes de bruit et de pollution existe et c'est une bonne chose, la mise en système TOSA ne générera vraisemblablement aucune amélioration de service (augmentation de la vitesse commerciale, par exemple) pour les usagers. Dès lors, la placer – comme l'a fait le Conseil d'Etat – dans la catégorie « amélioration de l'offre » relève quelque peu de la forfaiture et les salariés licenciés apprécieront de savoir que « les temps sont difficiles mais que cela n'est pas une raison pour abandonner l'innovation », comme le disait le conseil d'administration des TPG lors de son audition...

Des « mesures d'efficacité » qui sont des coupes dans les prestations

Parmi les « mesures d'efficacité » citées par le département, on relèvera toujours la même logique. L'idée n'est pas de faire des modifications sur le réseau afin d'économiser de l'argent qu'on puisse ensuite réinvestir ailleurs sur le réseau pour augmenter l'offre. C'est de faire des économies pures et

simples, au détriment des prestations à la population. Le seul crédit qu'on laissera au Conseil d'Etat est d'avoir choisi « là où cela fait le moins mal », de manière à baisser les prestations pour un minimum de gens concernés. C'est néanmoins un mauvais calcul car la réduction de l'offre diminue la densité des mailles du réseau et ainsi le principal facteur de son attractivité.

Voyez plutôt les « mesures d'efficience » : raccourcissement des heures de pointe pour les bus, diminution des cadences de trams le dimanche et durant les heures creuses, introduction d'un horaire vacances sur les lignes régionales, fusion des lignes 4 et D, raccourcissement de différentes lignes : autant d'exemples de baisses de prestations pour la population, alors même que l'on sait – et le récent sondage mené par le DETA ne dit pas autre chose⁴ – que l'attrait principal des transports publics est l'offre et la qualité de son réseau, avant tout autre élément, comme par exemple le prix. Le Conseil d'Etat se tire donc une balle dans le pied : avec ces choix de coupes dans les prestations, abusivement nommées « mesure d'efficience » au lieu de les nommer pour ce qu'elles sont (des économies !), le Conseil d'Etat risque fort d'artificiallement baisser la fréquentation des TPG alors même que la dernière chose dont on aurait besoin est la baisse de la fréquentation et donc des recettes de billetterie.

Enfin, l'exemple des lignes K et L dont le nouveau terminus sera les Esserts, et non plus le Stade de Genève a souvent été pris montre qu'on peut se poser de sérieuses questions sur les choix opérés par le Conseil d'Etat : le raccourcissement de la ligne est expliquée par le DETA du fait que les bus de ces lignes restent pris dans d'interminables bouchons sur le tronçon Esserts-Stade de Genève. Au lieu de travailler à l'amélioration de cet état de faits (création d'une voie bus, détournement de la ligne par ailleurs ou plus globalement, priorité absolue aux transports publics comme le demande l'IN 154 tout prochainement en cours de traitement par la commission des transports), il est simplement proposé de supprimer le tronçon, là encore au détriment du service à la population.

Une politique du Conseil d'Etat qui mène aux licenciements

Cette politique a un coût. Il est lourd et supporté uniquement par les TPG, quand bien même la mise en œuvre de la volonté populaire repose sur le Conseil d'Etat et l'entier de sa politique : dans une entreprise où l'essentiel des charges est constitué de frais de personnel, 130 postes de travail seront supprimés, dont un tiers par des départs à la retraite non-remplacés, un tiers

⁴ http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/plaquette-egt-clindoeil_04.11.2014_0.pdf

par le gel des embauches et un tiers par des licenciements à fin 2015. Du jamais vu depuis des décennies au TPG. Et une aberration en termes de gestion des ressources humaines puisque les nouveaux arrivés, dont la formation a été assurée notamment par des deniers publics, seront les premiers à être licenciés.

A l'heure du développement des transports publics partout en Suisse et en Europe, à cinq ans de la mise en service du CEVA, comment comprendre cette politique ? Avec quels effets sur le reste du personnel déjà soumis à de fortes pressions depuis de longues années ?

Le mythe des efforts d'efficience internes aux TPG et qui pourraient compenser les 5 mio nécessaires pour éviter les licenciements est une chimère, d'ailleurs brandie par le MCG à longueur de séances de commission.

La réalité est toute autre car le PL 11531, s'il était accepté, provoquera au contraire des licenciements secs, car les efforts, notamment par le personnel, ont déjà eu lieu pour répondre au contrat de prestations 2011-2014 :

- forte augmentation des cadences et des rotations (jusqu'à 4h55 sans pause, dans la tension du trafic genevois que chacun-e connaît) ;
- diminution des temps de repos au détriment de la vie sociale et familiale ;
- augmentation du nombre de véhicules ;
- manque chronique de conducteurs pour faire sortir les véhicules le matin, contraignant les conducteurs de réserve à venir travailler plus que de raison ;
- mise sous pression des conducteurs ;
- augmentation de l'absentéisme (notamment de longue durée) et des maladies liées au stress au travail ;
- manque chronique d'effectifs dans le secteur technique, qui ne peut plus assurer les entretiens prévus par les constructeurs ;
- difficulté grandissante pour recruter des conducteurs.

Le personnel, en sous-effectif chronique (de 130 postes selon le syndicat SEV, autant que ceux qu'il est prévu de rayer si le PL 11531 est accepté) est aujourd'hui épuisé et dégoûté de supporter ainsi les conséquences d'un vote populaire que le Conseil d'Etat devrait avoir à cœur de mettre en œuvre dans les meilleures conditions possibles.

En effet, il ne faut pas croire que les dernière années ont été un long fleuve tranquille : année après année, les subventions cantonales n'ont pas été exactement celles prévues par le contrat de prestations pourtant acceptées par

notre Grand Conseil. En effet, l'Etat est le seul créancier (via les contrats de prestations) à ne pas honorer sa part du contrat, en ne versant pas la totalité des subventions prévues, au mépris de toute confiance et de planification à long terme pour l'organisme subventionné, qui, lui, ne peut que subir.

Un manque de vision à long terme

Le Canton de Genève construit l'infrastructure de transport du siècle : le CEVA. Les investissements consentis sont lourds – environ un tiers des investissements totaux du canton depuis plusieurs années – et la politique de mobilité du canton doit donc être à la hauteur de ce formidable défi. Prévoir la réorganisation du réseau, anticiper le redéploiement des TPG en soutien à la colonne vertébrale que deviendra le CEVA et planifier l'accroissement important de voyageurs à transporter dû à cette nouvelle offre.

A la place, qu'entend-on du côté du département ? « Le plan directeur présenté (objet du RD 1050) se focalise sur l'avant-CEVA. La 2^{ème} phase des états généraux est lancée et vise à définir les réseaux du futur. Le prochain plan directeur sera concerté et arrivera devant la commission des transports avant le contrat de prestations. Il présentera une vision globale, en tenant compte de l'axe du CEVA. » Le Conseil d'Etat sera-t-il à la hauteur des enjeux ? Avec la politique « à reculons » à laquelle on assiste, on peut fortement en douter.

La question des licenciements est également prégnante : on va licencier des chauffeurs TPG en finançant un plan social puis réengager et former à grands frais des chauffeurs CFF dès l'entrée en vigueur du CEVA. Certes, ce ne sont pas les mêmes métiers mais est-ce faire preuve là d'une vision construite et à long terme ? On en doute fort et cela est d'autant plus grave pour une entreprise où les investissements et amortissements se comptent sur un temps long (plus de 30 ans pour un véhicule, par exemple).

L'audition du conseil d'administration des TPG a même laissé entendre (voir leur présentation, p. 7) qu'il faudrait réengager dès 2017 (ou même 2016 ?) des personnes licenciées en 2015 pour compenser les départs non naturels. En effet, le CEVA créera un accroissement de la demande également pour les TPG, chargés d'assurer le maillage permettant d'amener les voyageurs vers et depuis les gares CEVA. Même au sein des TPG, il faudra donc réengager et former à grands frais, après avoir licencié deux ou trois ans auparavant. On frise l'aberration pure et simple !

Refus même d'une solution de compromis

Les groupes Vert et Ensemble à Gauche ont déposé des amendements en Commission des transports.

Le premier, déposé par les Verts, visait à rétablir la subvention cantonale qui permettait la réalisation du « scénario B » du Plan directeur des transports collectifs (+41 mio sur 4 ans), avec des améliorations de l'offre, des mesures d'optimisation et, bien entendu, aucun licenciement.

Le second, déposé par Ensemble à Gauche, visait à concrétiser la proposition du conseil d'administration des TPG, soutenue également par le conseiller d'Etat Barthassat (+20 mio sur 4 ans), qui prévoyait tout de même de nombreuses baisses de prestations (diminution de l'offre de -2.8%), mais qui permettait d'éviter les licenciements.

Bien que le Parti socialiste ait exposé sa proposition concernant la mise en œuvre de l'IN 146 dans le PL 11493, cela va de soi qu'il soutiendra ces deux amendements en plénière, de la même manière qu'il l'a fait en commission. Loin de jouer la politique du pire, il s'agit bien entendu aujourd'hui d'éviter les licenciements et de tenter la recherche de tout compromis sur une augmentation, même inférieure à nos propositions, de la subvention cantonale.

C'est pour toutes ces raisons, Mesdames et Messieurs les députés, que le groupe socialiste vous demande de refuser le PL 11531 tel que ressorti des travaux de la Commission des transports, ou à tout le moins de l'accepter dès qu'amendé selon les propositions des rapporteurs de minorité, et surtout d'accepter le PL 11493.

Date de dépôt : 18 novembre 2014

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est un volte-face pur et simple que nous fait faire le contrat de prestations présenté par le Conseil d'Etat, puis validé par la majorité de la commission.

A rebours de la politique de mobilité menée depuis plus de dix ans, cette proposition revancharde prévoit de raboter significativement l'offre des transports publics et de licencier 63 employés, ainsi que de ne pas repourvoir presque autant de postes.

Suite à l'acceptation par le peuple, à deux reprises, de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des transports publics genevois ! », impliquant une baisse des tarifs TPG, l'Etat et les TPG ont évalué à 16 millions de francs le manque à gagner des recettes de billets.

Les Vert-e-s n'avaient pas soutenu cette initiative car, outre les erreurs de plume qu'elle comportait, ils craignaient qu'elle ne conduise à une baisse des prestations et, partant, de l'attractivité des TPG. Ce scénario est malheureusement en train de se vérifier aujourd'hui et nous le regrettons profondément, car cela va à l'encontre du projet que défendent les Verts, pour un environnement sain et une meilleure qualité de vie. Le Conseil d'Etat, suivi par la majorité de la commission, punissent basement la population, qui pâtira de ce revirement sans précédent en matière de mobilité.

Au lieu de prévoir plus de moyens pour accompagner l'augmentation de la demande, ce contrat de prestations prévoit un net recul de l'offre, sans un centime supplémentaire pour couvrir la perte annoncée.

Conséquence première : les usagers et les employés feront les frais de cette coupe monétaire.

Dix ans d'évolution de l'offre mis à la poubelle

En dix ans, Genève est passée du statut de ville de province à celui de métropole, atteignant environ 950 000 habitants dans l'agglomération. Durant cette période, l'offre de transports publics a doublé, notamment grâce au redéploiement du réseau de trams, pour réduire l'impact des transports sur l'environnement, tout comme les nuisances que subissent les habitants. C'est en grande partie grâce à l'essor des transports publics que l'accroissement spectaculaire du nombre de déplacements a pu être absorbé. Sans lui, la circulation ne serait pas chaotique, mais tout bonnement infernale.

Décider de ne pas poursuivre sur cette voie et planifier des baisses de l'offre en transports publics aura un impact direct sur l'attractivité des transports publics, et donc sur la circulation à Genève.

En effet, alors que l'offre des transports publics croissait, les habitudes de mobilité se sont modifiées : réduction de la circulation automobile en ville et du pourcentage de déplacements réalisés avec des véhicules motorisés (-12%), réduction du nombre de ménages possédant une voiture et de jeunes passant leur permis.

Changer de cap aujourd'hui signifie augmenter les nuisances, tels le bruit routier, la pollution de l'air ou l'encombrement de nos rues. **Nous devons poursuivre le développement des transports publics en leur accordant la priorité et en mettant en place de nouvelles lignes utiles à la population.**

Nous devons réaliser les mesures de protection de l'air que l'Etat défend dans son plan OPair et de réduction du bruit. Il n'est pas acceptable que 60% de la population souffre du bruit routier et que les concentrations de polluants atteignent la santé de la population.

Des scénarios peu audacieux

Dans ce contexte de restrictions budgétaires, les Transports publics genevois ont planifié plusieurs mesures d'efficacité permettant de réduire les moyens nécessaires tout en continuant d'offrir des prestations de qualité à la population.

Parallèlement, le Conseil d'Etat a conçu deux scénarios d'évolution de l'offre durant les quatre prochaines années, selon l'apport financier que l'Etat serait prêt à débloquer. Ces scénarios sont détaillés dans le Plan directeur des transports collectifs. Par la suite, la direction des TPG a proposé un scénario médian, visant à éviter les suppressions de postes.

Ce sont donc trois scénarios qui nous ont été présentés :

- scénario A sans compensation (retenu par le Conseil d'Etat et la majorité de la commission) ;
- scénario TPG (+ 20 mio F sur 4 ans) ;
- scénario B avec compensation (+ 41 mio F sur 4 ans)

Relevons que chacun d'eux prévoit des mesures d'efficience avec un impact direct sur les usagers des TPG, puisque l'offre est grignotée. Avec ou sans l'initiative 146, le Conseil d'Etat prévoyait de réduire la voilure et de se détourner de sa politique proactive en matière de transports publics, qui a permis un tel report modal et a soulagé la ville et le canton de Genève.

Le Plan directeur des transports collectifs ne présente par conséquent aucune proposition de couverture totale du manque à gagner qui poursuit le développement des transports publics tel que cela a été pratiqué par le passé, le scénario dit « maximaliste » ayant été écarté d'entrée de jeu. Cela nous empêche, en tant que députés, de jauger la distance entre la solution réduite, la solution médiane et la solution idéale telle qu'elle aurait été envisagée si le Conseil d'Etat avait continué d'augmenter les moyens des TPG pour déployer l'offre. **Ainsi, il ne nous est pas donné de connaître les projets de développement de l'offre auxquels le Conseil d'Etat a été contraint de renoncer, ce qui est regrettable.**

Cela doit donc nous inciter à porter un regard critique sur ces scénarios en les replaçant dans le contexte d'austérité qui a présidé leur élaboration et à les juger difficilement capables de répondre aux enjeux de mobilité du canton, en particulier à l'explosion du nombre de déplacements qui continuera de s'observer durant les quatre prochaines années (+13% entre 2009 et 2018, selon l'estimation de Mobilités 2030).

Le choix de la majorité : réduction drastique de l'offre et licenciements

Le projet de loi tel que sorti de commission opte pour la variante la plus désastreuse (scénario A sans compensation) : une enveloppe réduite accordée aux Transports publics genevois, des baisses conséquentes de l'offre et deux modiques améliorations. Sur le plan social, ce sont 63 licenciements qui devront survenir d'ici à fin 2015.

Le groupe des Verts a par conséquent déposé un amendement pour atteindre la solution dite « optimisation de l'offre » (ou scénario B avec compensation) élaborée par le Conseil d'Etat. Concrètement, cela signifie la poursuite du développement de l'offre selon les besoins jugés les plus

importants, à côté de mesures d'efficacité. Cela signifie également aucun licenciement.

Cette solution constitue un consensus auquel devrait se rallier la majorité : une hausse de l'indemnité de 41 millions de francs sur quatre ans, aucun licenciement et une offre qui continue d'évoluer.

C'est pourquoi les Verts redéposeront cet amendement en plénière et vous invite à lui réserver bon accueil.

Maintenir le cap pour anticiper l'arrivée du CEVA

Notons enfin que l'arrivée du CEVA, en 2019, impliquera nécessairement un nouveau développement de l'offre des transports publics pour accompagner cette infrastructure ferroviaire qui va révolutionner le paysage de la mobilité genevoise. Cela signifie donc une augmentation de l'enveloppe allouée aux TPG ainsi que l'engagement de nouveaux collaborateurs. Licencier aujourd'hui des personnes qui seront nécessaires dans quatre ans défie toute logique et occasionne des pertes importantes, sans parler du drame humain que cela représente. Il est important de relever que les TPG peinent à trouver des conducteurs et que ceux-ci, pour être efficaces, doivent suivre une formation conséquente.

Mesdames et Messieurs les députés, la minorité vous engage à respecter la volonté populaire en assurant l'attractivité des transports publics et en votant l'amendement Vert pour augmenter le contrat de prestation de 41 millions de francs en quatre ans. La minorité vous prie d'écouter les craintes légitimes des employés et des usagers des TPG et de ne pas appliquer l'IN 146 sur leur dos. Mesdames et Messieurs les députés, êtes-vous prêts à assumer le licenciement de 63 collaborateurs au sein des TPG ? Il est encore temps de changer d'orientation et de voter en faveur de la population dans son ensemble.

Proposition d'amendements

Intitulé (nouvelle teneur)

accordant une indemnité de ~~845 000 000 F~~ 886 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

~~208 000 000 F~~ **218 250 000 F** en 2015

~~210 000 000 F~~ **220 250 000 F** en 2016

~~215 000 000 F~~ **225 250 000 F** en 2017

~~212 000 000 F~~ **222 250 000 F** en 2018

Date de dépôt : 17 novembre 2014

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de M. Christian Zaugg

Mesdames et
Messieurs les députés,

En préambule, il me paraît indispensable de souligner que les initiants en revendiquant une réduction des tarifs n'ont pas souhaité de licenciements du personnel ou un recul drastique des prestations. Le paradigme utilisé par le Conseil d'État de ne pas trouver quelques millions dans un budget de plusieurs milliards en vue de « punir » le peuple genevois nous semble inconvenant voire indigne.

Nonobstant, le Conseil d'Etat et les TPG l'ont dit et écrit, le manque à gagner en ce qui concerne les effets directs et indirects de l'IN 146 est compris entre 5 et 20 millions de francs, l'hypothèse de 12 millions étant assez généralement reconnue. Or les TPG ont produit un document présenté par M^{me} Anita Frei, présidente des TPG, M. Christoph Stucki, Directeur général ai et M Benjamin Vincent du Département des finances qui inventorie les scenarii chiffrés dans lequel il ressort que la variante qui consisterait pour l'État à verser 19 millions de francs au cours des années 2015 à 2018 permettrait à nos transports publics de faire face à presque toutes leurs obligations.

Cette variante proposée par le Conseil d'administration des TPG, intitulée: « Optimisation de l'offre » aurait pour effet de ne pas effectuer de licenciements, et de réduire les investissements d'un montant de 33 millions de francs tout en les maintenant à une hauteur raisonnable de 117 millions de francs. Ce scenario aurait certes des effets négatifs en matière d'emploi puisqu'il induirait un gel des embauches et un non-renouvellement des départs à la retraite mais entre deux maux il faut choisir le moindre et le maintien des emplois sans réduire les prestations nous semble être un argument qui s'impose de lui-même.

Il reporte, certes, quelques nouvelles créations de lignes de campagne et diminue les cadences de passage le dimanche sur les lignes de trams mais maintient pour l'essentiel le plan de prestations des TPG figurant dans le scénario B à partir du PDTC ce qui nous conduit à le soutenir.

Ceci dit, le rapporteur de troisième minorité soutiendra les amendements présentés par les rapporteurs de la première et de la deuxième minorité mais considère que ses amendements représentent une marge de repli tout à fait acceptable.

Amendements

Intitulé (nouvelle teneur)

accordant une indemnité de ~~845 000 000 F~~ 864 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

219 000 000 F en 2015

215 000 000 F en 2016

217 000 000 F en 2017

213 000 000 F en 2018

Je vous invite, Mesdames et Messieurs les députés à faire preuve de raison et à voter cet amendement de la dernière chance qui peut préserver notre entreprise de transports publics de licenciements tout en maintenant un plan de prestations tout à fait acceptable.