

*Date de dépôt : 8 juin 2015*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier :**

- a) PL 11652-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014**
- b) PL 11653-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers individuels des Transports publics genevois pour l'année 2014**

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

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié les projets de loi 11652 et 11653 durant la séance du 26 mai 2015 sous la présidence de l'honorable Pascal Spuhler.

M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat et MM. David Favre, secrétaire général adjoint, Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, et Alexandre Prina, directeur de la planification ont assisté à la séance. M<sup>me</sup> Tazio Dello Buono a brillamment retransmis la teneur de la séance de commission dans le procès-verbal.

### **Auditions de MM. Denis Berdoz, directeur général, et Benjamin Vincent, directeur finances & gestion**

M. Vincent indique que les états financiers comprennent les comptes consolidés y compris des sociétés-filles. Le résultat positif est de 15'442'000 F pour un budget initial de moins 5'634'000 millions. La dissolution de provision et d'autres avantages au personnel expliquent cet écart suite à une décision du Conseil d'administration. Concrètement, la

participation à l'assurance maladie de 50 F et l'accès aux TPG pour les retraités ont été supprimés. Le montant de ces avantages représentait 22 millions. La restitution du résultat positif, prévu à l'art. 26 du CP 2015-2018, ne donne pas lieu à un reversement de 50 % à l'Etat. Les revenus de titres de transport sont en-dessous des prévisions, ce qui est principalement lié à un changement de comportement de la clientèle après la modification des tarifs de décembre 2014. Les contributions de l'Etat de Genève et de la Confédération sont quasiment conformes au budget. Les contributions monétaires sont toutefois passées à zéro en raison d'une nouvelle norme d'établissement des états financiers. Les frais de bâtiments ont été supprimés des états financiers. Il n'y a toutefois aucun impact de la présentation des comptes sur le résultat. Concernant les charges, suite au gel des embauches d'avril 2014, les comptes sont inférieurs à ce qui était prévu dans le budget. La sous-traitance est légèrement supérieure. Les charges d'exploitation diverses sont légèrement en hausse suite à un réajustement de la TVA. Les pertes sur constat sont inférieures de 670'000 F en lien avec une diminution du chiffre d'affaires. La répartition entre les revenus reste stable. La répartition des charges a varié en raison de la dissolution de provision de 22 millions, intégrés dans les comptes en charges négatives. Concernant les produits, les produits du transport comptabilisés indiquent que les billets (dont cartes journalières) sont inférieurs au budget. Une évolution positive de +1'127'000 F s'explique par une croissance de la vente de billets par SMS. Les abonnements annuels et mensuels représentent toujours une part importante malgré une baisse des abonnements annuels. Le montant de rabais et bonus est très proche de ce qui avait été escompté. Concernant les revenus de transports TPG réservés, le chiffre d'affaires est de 11,5 millions, soit 600'000 F de plus que le budget. Les produits de transport sont de 5,8 millions contre 7 au budget. La proportion sur les pertes sur constat est conservée. Concernant les charges, les frais de personnel diminuent de 21,8 millions. Il y a 15 ETP de moins qu'au budget dans l'ensemble du groupe. Les charges sociales augmentent tout comme les cotisations aux allocations familiales. Les frais de véhicules sont inférieurs en raison du coût moyen du carburant budgété et la disparition du projet VLS. Les frais de maintenance sont en augmentation avec la révision de la série 05 (Bombardier) et des EVOBUS. La sous-traitance est en augmentation de 1,3 million ce qui est presque exclusivement dû à la révision de l'ordonnance de l'OFT sur les salaires minimum. Les principales rubriques des charges d'exploitation diverses sont celles liées à la TVA. Ces 2,1 millions sont principalement liés au décalage de la mise en service du plan d'investissement notamment des nouveaux trolleybus. Le flux financier de décaissement a été décalé. Les autres charges sont en augmentation de

2,8 millions en lien avec la pénalité pour le décalage de livraison des 13 derniers trams Stalder lissée dans le budget. A la suite des discussions avec les réviseurs, la possibilité de les revendre avait été évoquée. Après un an de discussions, il était plus probable de revendre de vieux trams DAV (22 ans d'âge moyen). Le 100 % de la pénalité a été intégré sur 2014. Au niveau des investissements, la mise en place des DATP avait été retardée. Les pertes sur constats sont en lien direct avec le chiffre d'affaires concernant le contrôle des chiffres de transport. L'évolution des frais de personnel est évoquée. Les revenus de transport connaissent une inflexion entre 2013 et 2014 et l'auditionné s'attarde sur l'évolution des produits et des charges pour la période 2010-2014 ; il nous présente les indicateurs financiers du contrat de prestations soumis à pénalités. Le taux de couverture globale indique quelle est la participation des propres produits de titres de transports par rapport au total des charges. L'objectif était de 46,5 % et le résultat est de 49,4 %. Sans la dissolution de provision, le taux aurait tout de même été d'environ 47 %. Le ratio de contributions cantonales maximum projeté était de 54,1 %. Le taux réalisé est de 51,5 %. L'objectif d'évolution de l'offre était de 35 % mais a été ramené à 30 %. Concernant le suivi des investissements, le budget était de 392 millions et 285 millions ont été effectivement engagés. L'écart est principalement lié aux véhicules. Le montant des trams est de 136 millions, contre 217 pour le budget qui comprenait des options sur 14 véhicules supplémentaires. Le taux de change a aussi été favorable en raison de la variation de l'euro. Concernant les trolleybus, une option de 11 trolleybus supplémentaires n'a pas non plus été activée. La part la plus importante du bilan actif est constituée de véhicules. Au niveau passif, l'élément le plus important est la dette à long terme de 451 millions. Le résultat net est de 15 millions.

Un député UDC pose plusieurs questions auxquelles M. Vincent répond avec grande compétence. Il relève que la vitesse commerciale avait été budgétée à 16,23 km/h et a été de 15,97 km/h. Les produits d'exploitation sont en progression de 1,6 %, alors que les charges baissent de 1,6 %. Il demande davantage de précisions sur la marge d'exploitation.

M. Vincent répond que la dissolution d'autres avantages au personnel baisse artificiellement les charges d'exploitation. Les 5 % de baisse sont importants et indépendants de la gestion, puisqu'ils sont liés à une décision extraordinaire qui ne reflète pas la gestion courante.

La moyenne des salaires était de 112'000 F mais que les ETP remonteront prochainement. Une enveloppe budgétaire salariale supplémentaire sera demandée. Le contrat de prestations 2015-2018 a été récemment signé. Les

montants sont fixés et les budgets seront soumis chaque année en regard de l'objectif de l'Etat en termes d'offre.

L'impact financier négatif de la grève du personnel du 26 novembre 2014 pour les TPG s'élève à 140'000,- F.

M. Vincent ajoute que par définition, une entreprise subventionnée est déficitaire à chaque journée d'exploitation, les produits générés étant inférieurs aux charges. Dès lors, l'entreprise n'a pas consommé plus que ce qu'elle coûte. Le coût des salaires non opérant est en cours d'intégration.

Il est relevé qu'il n'y a pas eu de nouveaux clients suite à la baisse des tarifs. M. Berdoz confirme. Le nombre global d'utilisateurs reste le même. De plus, les utilisateurs ont correctement évalué le prix des abonnements en fonction de leurs besoins. Il est dommage que certains utilisateurs passent au billet individuel du point de vue de la fidélisation. Toutefois, le recul pour tirer une conclusion définitive sur la situation est encore relativement court.

Il est relevé que le taux de rotation du personnel était de 5,55 % et a chuté à 2,09 % et la question est posée aux auditionnés pour savoir comment les employés se sentent aux TPG. M. Vincent répond que ce point a été amplement discuté à la Commission des finances et figure dans les documents. Un protocole d'accord a été signé dans l'intention de conserver les employés TPG.

La diminution des cadences a fait diminuer les charges, ce que confirme M. Berdoz.

Le taux d'absentéisme de 6,98 % est dans la moyenne des années passées ce que confirme M. Vincent.

Une députée Ve relève que 15 ETP ont été soustraits, répartis entre différentes entités. M. Vincent dit qu'il s'agit de 15 ETP pour les TPG, dont la grande partie se trouve sur la conduite.

La même députée demande, à propos de TOSA, quel a été le retour sur la rentabilité de l'exercice. M. Vincent répond que TOSA n'était pas encore en exploitation en 2014. Il s'agit de charges limitées en tant que partenaire du projet sur le prix du véhicule.

Cette députée estime qu'il est biaisé d'inscrire la dissolution de la provision de 22 millions dans les résultats. M. Berdoz répond que cet élément se retrouve dans les comptes en raison des normes comptables; il explique avoir insisté sur le caractère artificiel de cette décision. Tous les établissements publics autonomes devaient supprimer les avantages en question. Le budget 2015 et l'ensemble du PFP ont pris en compte les

prévisions de recettes et de charges. Les TPG n'ont évidemment pas tablé sur une vingtaine de millions.

M. Vincent ajoute que le résultat du contrat de prestations présente un résultat négatif de 29 millions, compensés par les réserves des TPG, notamment constituées du résultat exceptionnel.

Un député PLR relève que pour éviter de payer des pénalités sur les Tango, des convois DAV fraîchement révisés, pourraient être vendus. Ce procédé mènera à une diminution de la capacité de la ligne. De plus, il déplore que l'offre en places assises diminue avec la disparition des DAV (-30 %) tandis que les parcours s'allongent et que la population vieillit. M. Vincent répond que la démarche visait à étudier la possibilité de limiter les coûts liés au report des Stalder. Si leur vente n'était pas possible, le but était de vendre d'autres véhicules. A ce jour, aucune décision n'a été prise. Des contacts ont été pris mais les TPG ne sont pas allés plus loin.

Un député UDC demande où se trouve le produit des amendes et quel est le rapport par rapport au coût du contrôle. M. Berdoz répond que cette question est délicate. En effet, s'il est possible de déterminer les coûts du personnel de contrôle en revanche, il est impossible de chiffrer les conséquences d'une éventuelle suppression des contrôles. M. Vincent ajoute que ce point est inclus dans le poste « autres produits du transport ». Le produit est de 5,893 millions; toutefois, les pertes sur constat (part non recouverte) est de 2,502 millions.

Il est relevé que les TPG ont emprunté à 0,9 % aux banques zurichoises avec une garantie étatique. Il est demandé si le fait que la BCGe ne prête plus, est un mauvais signe.

M. Vincent rectifie ces propos. Un emprunt public a été émis sur le marché obligataire pour 160 millions à 0,9 % et sur 20 ans. Il s'agit du modèle le plus efficace pour financer le site d'En Chardon. La garantie étatique résulte du PL 10834. Les banques zurichoises n'ont pas prêté aux TPG ; 42 investisseurs ont acheté des obligations (la plupart entre 5 et 10 millions). L'opération est favorable dans la conjoncture actuelle, afin de réduire les charges financières et optimiser la subvention du canton pour le fonctionnement. La BCGe a un montant maximal d'investissements pour le canton qu'elle ne souhaite pas dépasser, à l'image de beaucoup d'autres banques, en conformité aux normes de Bâle III.

Un député UDC demande quel est le point sur la circulation des motos sur les voies de tram. M. Berdoz répond que des prémisses de discussion ont eu lieu sur la question avec le département. Il indique que les TPG sont attentifs à ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité de tous les utilisateurs

et la vitesse commerciale. M. Favre explique qu'une modification de la LaLCR serait nécessaire. M. Berdoz ajoute que le rapport de gestion a été distribué. Les éléments financiers ayant été abordés, il propose d'axer la présentation sur les projets réalisés.

M. Vincent répond que le rapport de réalisation de l'offre fait état des différents indicateurs du contrat de prestation (efficacité, qualité, environnementaux et financiers). Les cibles sont considérées atteintes dès que l'indicateur est réalisé à  $\geq 95$  %. Concernant les indicateurs d'efficacité, celui de l'offre quantitative de transport est dans la marge de tolérance de 5 %.

En effet, le contrat de prestations prévoyait +34,9%. La cible a ensuite été corrigée à 31,3 % ; 30,2 % ont été réalisés. L'objectif a donc été atteint sans pénalité. La progression réelle sur 4 ans a été de 25,5 %. L'évolution moyenne a été de 8 % répartie sur 4 ans. L'indicateur de l'offre quantitative de transport par mode enseigne que le tramway est en progression grâce au prolongement de la ligne 18. Les lignes principales d'autobus sont en baisse, tandis que les lignes régionales sont en hausse. Enfin, la part de la soustraction est proche des 10,8 %. Concernant la fréquentation, l'objectif de 112,8 % a été atteint (114,1 %). La progression réelle sur 4 ans est de 12,9 %. Le ratio VKR/PKR représente le taux d'utilisation de l'offre mise en place.

M. Vincent explique que la fréquentation par type de ligne se répartit comme suit: tramways 39,9 %, principales lignes de trolleybus 16 %, principales lignes d'autobus 26,4 %, lignes secondaires d'autobus 3,5 %, lignes régionales d'autobus.

13,8 %, lignes scolaires 0,3 %. Concernant la vitesse commerciale, le contrat de prestations prévoyait un objectif de +0,25 km/h par rapport à l'année précédente. La cible de 2014 était de 16,23 km/h. La vitesse constatée a été de 15,89 km/h, proche du niveau de 2010. Atteindre l'objectif sans d'autres mesures était irréalisable. Cela étant, le résultat est toutefois dans la marge de 5 % de tolérance. Par mode, les trams baissent de 16,17 à 16,09 km/h. Les trolleybus s'améliorent de 0,04 km/h. Les autobus s'améliorent de 0,03 km/h. Concernant le respect des horaires, (pourcentage des courses avec un retard inférieur ou égal à 6 minutes), l'objectif est atteint. Concernant le respect des cadences, (pourcentage des courses avec un retard inférieur ou égal à 3 minutes par rapport aux cadences de base), l'objectif est non atteint dans la marge de 5 %. Du point de vue des indicateurs environnementaux, l'indicateur d'émissions de CO<sup>2</sup> est atteint notamment grâce aux autobus aux normes Euro 5. Pour le NOx, l'objectif est aussi atteint. M. Vincent conclut que le tableau de synthèse reprend tous les indicateurs et précise que puisque tous les objectifs non atteints se trouvent tous dans la marge de tolérance de 5 %, aucune pénalité n'a été payée.

Une députée Ve relève que selon les TPG, des mesures d'accompagnement étaient nécessaires pour améliorer la vitesse commerciale. Un groupe de travail avec le département avait été mis sur place et elle demande donc où en sont les travaux. M. Pavageau répond que la progression de la ligne 14 sur la Jonction, par exemple, fait l'objet de réflexions. Le principal travail avec les TPG porte actuellement sur les goulets d'étranglement à Chêne-Bourg. Ces mesures ciblées s'inscrivent dans le respect du libre choix du transport.

M. Favre explique qu'à ceci s'ajoute le travail mené avec les communes sur les arrêts.

La députée Ve demande si des mises en site propre de véhicules sont étudiées. M. Pavageau répond que des couloirs d'approche sont envisagés. Cette députée trouve particulier que les TPG soient soumis à un indicateur sur lequel ils n'ont pas prise. M. Pavageau répond que les TPG sont responsables de certains aspects (par exemple : temps de pause de conducteurs) mais peuvent également se plaindre d'un mauvais réglage de feux et ainsi ne pas être pénalisés. Les modalités de vérification sont incluses dans le contrat de prestations et ont été modifiées.

M. Favre ajoute que les TPG disposent d'autres méthodes pour améliorer la VCOM par des moyens propres, notamment de concert avec les communes.

Il est relevé qu'un des impacts est l'aménagement des arrêts qui n'est pas forcément du ressort des TPG.

Un député PLR constate que la VCOM baisse sur les lignes d'autobus notamment sur la ligne 8. Des bouchons se forment en sortie de ville où les TPG ne disposent pas de voies réservées. Ce phénomène s'accroîtra considérablement et il conviendrait de distinguer les vitesses commerciales aux heures de pointe du matin et du soir.

Un député UDC demande quel sera le coût pour les TPG découlant de la baisse des tarifs décidée pour les pics de pollution. M. Berdoz répond que les TPG seront indemnisés en raison de la diminution de recettes, selon la convention récemment signée. M. Pavageau ajoute que l'enveloppe budgétée pour les trois prochaines années est de 300'000 F par la direction de l'environnement.

Un député PLR souhaite savoir pour quelle raison aucune réponse n'a été apportée sur la couleur hétérogène de la flotte. Il demande également davantage de précisions sur l'évacuation des déblais. M. Berdoz répond que l'évacuation des déchets se fait par camions. Très prochainement, la bande convoyeuse sera réalisée pour que les déchets soient traités sur site.

Concernant la livraison des véhicules, il n'y a pas eu de nouvelle décision sur la question.

Ce député relève que la commission ignore toujours où a été prise la décision sur la livraison.

### **Votes du PL 11652**

#### **Premier débat**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11652

**L'entrée en matière du PL 11652 est acceptée à l'unanimité des présents par :**

10 (3 S, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

#### **Deuxième débat**

Le président met aux voix l'article unique du PL 11652.

*Pas d'opposition, l'article unique est adopté.*

#### **Troisième débat**

Le président met aux voix le PL 11652.

**Le PL 11652 est adopté par :**

Pour : 9 (3 S, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : 0

Abstention : 1 (MCG)

### **Votes du PL 11653**

#### **Premier débat**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 11653.

**L'entrée en matière du PL 11653 est acceptée par :**

10 (3 S, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

#### **Deuxième débat**

Le président met aux voix l'article unique du PL 11653.

*Pas d'opposition, l'article unique est adopté.*

### Troisième débat

Le président met aux voix le PL 11653.

**Le PL 11653 est adopté par :**

Pour : 9 (3 s, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : 0

Abstention : 1 (MCG)

**Documents distribués :**

- Présentation sur les comptes annuels 2014 des TPG (*Consultable sur internet à l'adresse suivante (pages 8 à 62):*  
<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11653.pdf>)
- Rapport sur la réalisation de l'offre 2014 des TPG (*Consultable sur internet à l'adresse suivante (pages 70 à 102):*  
<http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11652.pdf>)

## **Projet de loi (11652)**

### **approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;  
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;  
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014;  
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014;  
vu les décisions du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) des 16 mars et 27 avril 2015,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport de gestion**

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014 est approuvé.

## **Projet de loi (11653)**

### **approuvant les états financiers individuels des Transports publics genevois pour l'année 2014**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;

vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;

vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;

vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois pour l'année 2014;

vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 16 mars 2015;

décète ce qui suit :

#### **Article unique Etats financiers**

<sup>1</sup> Les états financiers individuels des Transports publics genevois (TPG) comprennent :

- a) un bilan;
- b) un compte d'exploitation;
- c) un tableau des variations du capital;
- d) un tableau des flux de trésorerie;
- e) une annexe contenant un résumé des principes et méthodes comptables, des notes détaillant les différents postes du bilan et du compte d'exploitation, ainsi que les autres informations requises par le référentiel comptable.

<sup>2</sup> Les états financiers pour l'année 2014 sont approuvés.