

*Date de dépôt : 6 juin 2016*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi  
du Conseil d'Etat modifiant la loi sur les Transports publics  
genevois (LTPG) (H 1 55)**

*Rapport de majorité de M. Patrick Lussi (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Pascal Spuhler (page 57)*

*Rapport de seconde minorité de M. Pierre Vanek (page 59)*

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### **Rapport de M. Patrick Lussi**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le PL 11805 durant 4 séances, les 12 avril, 26 avril, 17 mai et 24 mai 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek.

Ont assisté aux séances de la commission :

#### **Département de la sécurité et de l'économie (DSE)**

M. Patrick Baud-Lavigne, directeur de cabinet

M. Christophe Marguerat, secrétaire général adjoint

#### **Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)**

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat

M. David Favre, secrétaire général adjoint

M<sup>me</sup> Pauline Kolly, apprentie

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs

M. Matthieu Baradel, ingénieur DGT

M. Alexandre Prina, directeur de la DGT

M. Cyril Arnold, économiste

### **Secrétariat général du Grand Conseil (SGGC)**

M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique de commissions

*Qu'ils soient remerciés pour leurs contributions appréciées.*

### **Procès-verbalistes :**

M<sup>me</sup> Clémentine Cyprien

M<sup>me</sup> Tina Rodriguez

*Je les remercie pour la fidèle restitution des débats.*

## **Sommaire**

- Page 3 **Séance du 17 avril 2016**  
*Présentation du projet de loi par le premier signataire*
- Page 26 **Séance du 26 avril 2016**  
*Audition de M. Christophe Clivaz, président a.i des TPG, et de M. Christoph Stucki, président d'Unireso*
- Page 43 *Audition de M. Jean Spielmann, président de l'AVIVO*
- Page 53 **Séance du 17 mai 2016**  
**Suite des débats**
- Page 57 **Séance du 24 mai 2016**
- Page 57 **Premier débat**
- Page 60 **Deuxième débat**
- Page 61 **Troisième débat**
- Page 62 **Conclusions**

## Séance du 17 avril 2016

### *Présentation du projet de loi par le département (annexe 1)*

M. Favre annonce que ce projet de loi a pour origine les règles nouvellement mises en vigueur par l'IN 146. En effet, selon l'initiative, toute modification tarifaire doit passer par un projet de loi.

M. Favre annonce que sa présentation comportera quatre points. Le premier point consistera en un bilan une année après la mise en place du nouveau régime comportant des réductions tarifaires. La question des conséquences financières et de la fréquentation sera alors abordée.

L'association AVIVO, ayant présenté l'IN 146, avait tablé sur une augmentation massive des usagers permettant de compenser la perte occasionnée par les réductions tarifaires. Ce manque à gagner est un peu moins important que prévu mais n'est pas reflété par une hausse de la fréquentation.

M. Favre explique que le deuxième point de sa présentation portera sur le positionnement des tarifs cantonaux genevois au niveau national dans un contexte d'augmentation des tarifs prévue à la fin de l'année.

M. Favre poursuit sa présentation en ajoutant que les principes ayant orienté la refonte tarifaire seront exposés. Le souhait du Conseil d'Etat est d'aller au-delà des demandes des opérateurs pour des raisons qui seront détaillées plus loin.

M. Favre indique que le quatrième point concernera la nouvelle grille tarifaire tandis que le dernier point portera sur les modifications légales permettant de remettre de l'ordre entre les tarifs Unireso et TPG. En effet, l'IN 146 a introduit l'ensemble des nouveaux tarifs dans la LTPG alors qu'il n'y a pas en tant que tel de tarif TPG. Les tarifs sont en effet communs aux CFF, aux Mouettes Genevoises et aux TPG.

La modification proposée par le PL 11805 colle à la réalité actuelle tout en maintenant les prérogatives des TPG.

M. Favre mentionne que le bilan de l'IN 146 n'est pas mirobolant et souligne que les chiffres concernant ce bilan ont été actualisés. En effet, le rapport de gestion des TPG a permis d'avoir tous les bilans des opérateurs. Le coût de la réduction tarifaire a été évalué à 10 millions de francs sur l'année 2015.

Cette baisse avait été anticipée par les opérateurs. Le chiffre d'affaires Unireso a été réduit de 6% par rapport à ce qui était prévu sur la base des tarifs prévalant auparavant.

Une première estimation de cette perte avait été faite à 12 millions de francs. Celle-ci comprenait déjà la suppression de certains rabais par le biais

des prérogatives à disposition du Conseil d'Etat et des opérateurs. Ainsi, cette suppression avait réduit le tout premier montant des pertes estimé à 16 à 15 millions de francs.

Finalement, par rapport au plan financier pluriannuel Unireso, actualisé dans le cadre des contrats de prestation pour les TPG notamment, l'écart entre l'estimation des pertes et les pertes effectives est de 0,8%. La tendance est cependant bien à une perte de recettes, même si celle-ci est un peu moins importante que prévue.

M. Favre explique que les tarifs et les structures ont été fortement modifiés et que les TPG ont rapidement fait état, sur la base de prévisions, d'une hémorragie au niveau des abonnements mensuels.

En réalité, les abonnements mensuels n'ont pas subi le recul prévu. Les usagers ont avant tout optimisé l'ensemble de leur achat de titres de transport. Dans l'ensemble, Unireso s'est rarement trompée avec ses prévisions durant les dix dernières années, une différence de 0,8% est donc minime. Pour les TPG, la situation est encore plus complexe. Les recettes ont un peu augmenté mais étant donné la clé de répartition Unireso et la fréquentation naturellement accrue des réseaux ferroviaire, un effet de compensation a eu lieu.

**Les TPG ne profitent pas de ce million d'écart dont il a été question. On ne peut donc pas dire que l'augmentation des usagers explique le différentiel de 0,8% constaté.**

M. Favre indique qu'entre 2014 et 2015, le voyageur-kilomètre qui représente l'ensemble des voyages parcourus par les usagers et est utilisé comme indicateur de comparaison au niveau national, est modérément à la hausse.

Il n'y a donc pas eu d'apports importants de nouveaux clients des transports publics. Que ce soit pour la fréquentation ou le voyage km, la variation de clientèle correspond à l'évolution naturelle démographique au niveau genevois, avec une augmentation de 1% dans la fréquentation des voyages constatée pour les TPG entre 2014 et 2015 et de 2% pour le voyageur-kilomètre.

Il ne s'agit probablement pas de nouveaux clients mais d'habitues qui utilisent plus les transports publics.

M. Favre explique qu'il y a eu 17'000 nouveaux abonnés en 2015 en comparaison à l'année 2014 alors que le prix de l'abonnement annuel a baissé de 200 francs. En moyenne et sur les dix dernières années, il y a eu 4'000 abonnés supplémentaires par an. M. Favre souligne que cette réalité est à contrebalancer avec le fait qu'une réduction de 19'5000 abonnés mensuels a été constatée. Parmi ces 78'500 abonnés annuels, 72% avaient déjà des

abonnements. Il y a eu 17'500 transferts d'abonnements mensuels à des abonnements annuels.

Ainsi, sur les 13'000 nouveaux clients annuels, 4'000 sont expliqués par l'augmentation de la population et les actions marketing, 3080 proviennent de transferts occasionnels sur les abonnements annuels tandis que 5'200 sont véritablement de nouveaux clients. Sur ces 5'200, seuls 20% auraient été attirés par les réductions tarifaires d'après les enquêtes. Ceci représente une recette de 486'000 francs sur un chiffre d'affaires Unireso de 147,7 millions de francs.

**M. Favre précise que la Confédération impose au canton de Genève une compensation financière de ces pertes au vu de sa main dans cette entreprise publique autonome cantonale. Etant donné l'état des finances cantonales, cette perte n'a pas pu être compensée au TPG.**

M. Favre rappelle que le plan directeur des transports collectifs prévoit un contrat de prestation selon deux scénarios A et B avec une baisse de prestations. Entre 2014 et 2016, près de 5 % d'offres aura donc été supprimées. Ce point est important pour comprendre le mécanisme en place.

**Les TPG compensent leurs pertes par une diminution des prestations, ce qui explique la proposition d'une augmentation tarifaire sans attendre par exemple la mise en service du Léman Express.**

Les prestations réduites sont par exemple une réduction de l'amplitude des heures de pointe du soir sur le réseau bus et trolleybus ainsi qu'une diminution de l'offre en heure creuse sur le réseau de tramways. Les fondamentaux n'ont pas été touchés cependant, malgré le fait qu'ils soient acceptables, les transports publics pourraient être plus performants.

Le plan directeur des transports collectifs prévoit un scénario B pour autant qu'une aide extérieure soit disponible, notamment le partenariat des communes. En l'absence de recette supplémentaire et selon le contrat de prestation passé, les TPG pourront réduire leur offre en décembre 2016.

M. Favre explique que le contexte est important et souligne qu'à la fin de l'année 2016, une augmentation nationale de 3% des tarifs aura lieu. Ainsi, le présent projet de loi anticipe cette situation étant donné la durée du processus parlementaire et des risques de référendum.

**L'Union des transports publics, qui gère la question, a confirmé cette augmentation. M. Favre souligne que celle-ci concerne le chiffre d'affaires des opérateurs. Dans le cas où le canton de Genève n'agit pas, l'Etat devra rembourser entièrement le manque à gagner des opérateurs.** Étant donné le manque de moyens, le plan d'action des transports collectifs prévoit une baisse des prestations en 2017. Celle-ci devra de plus être à la hauteur des pertes liées au maintien des tarifs réduits. Au-delà de cette problématique, la

question est d'augmenter encore un peu plus les tarifs afin de compenser non pas seulement le dû aux opérateurs mais également d'assurer la sécurité financière des TPG à long terme, le plan financier pluriannuel prévoyant des pertes annuelles pour les TPG jusqu'à la fin du contrat de prestation, tout en limitant la réduction des prestations. Dans la mesure du possible, vu la liste d'offres qui doit être mise en place, il s'agirait également d'initier un cercle vertueux permettant d'augmenter l'offre pour des prestations selon la liste b du plan d'action.

M. Favre présente ensuite les tarifs genevois en comparaison avec ceux pratiqués dans certaines agglomérations suisses et étrangères comme Lyon, Oslo et Karlsruhe. Ces tarifs ont été corrigés selon le pouvoir d'achat en utilisant les règles de l'OCDE pour les villes étrangères d'Europe.

M. Favre signale que l'abonnement est 109% plus cher à Lyon qu'à Genève. Le même différentiel peut être constaté lors de la comparaison avec des villes suisses. Le canton de Genève pratique les tarifs de transport public les plus bas. Il souligne que les augmentations raisonnables qui sont proposées ne modifieront pas cet état de fait.

M. Favre explique que les professionnels Unireso ont travaillé sur une nouvelle grille tarifaire avec la volonté de **maintenir un prix global inférieur à celui pratiqué avant la mise en œuvre de l'IN 146** tout en maintenant une recette suffisante pour compenser les 3% demandés par la Confédération et lutter contre la réduction des prestations. L'augmentation finale proposée est donc de 5,42% du chiffre d'affaires.

M. Favre ajoute qu'un autre objectif du projet de loi est de simplifier la tarification en supprimant les titres peu utilisés et faciliter l'acquisition des titres de transport par les distributeurs de tickets et par SMS. Ainsi, l'augmentation des tarifs ira de pair avec un renforcement de l'attractivité des titres. Ceci s'illustre notamment par l'évolution de la carte journalière.

M. Favre explique que le projet de loi propose également une correction du rapport entre les prix des abonnements mensuels et annuels. En effet, ce rapport est de 8 à 10 dans les autres cantons, tandis qu'à Genève, ce rapport est de 7 à 14. Ainsi, le prix de l'abonnement mensuel sera augmenté. Il souligne qu'il y a différents types de compensation nécessaires outre celle qui interviendrait dans le cas où les tarifs ne seraient pas augmentés. En effet, étant donné que certains tarifs pratiqués à Genève n'existent pas au niveau national, par exemple les tarifs AVS ou AI, une compensation supplémentaire doit être payée par l'Etat pour ces tarifs. De même, si le rapport entre l'abonnement mensuel et annuel diffère de la moyenne nationale, des compensations sont également à fournir.

M. Favre précise que ce principe de compensations sera vraisemblablement imposé au canton de Genève. De plus, les subventions fédérales pour le trafic régional seront réduites puisque la demande de la Confédération est bien que les transports publics génèrent 3% de recette supplémentaire. M. Favre explique que la réduction des prestations ne peut pas concerner le trafic régional. Ce sont des éléments complexes.

M. Favre donne des exemples de lignes régionales. Il s'agit des transports publics qui sortent du périmètre urbain, par exemple la ligne de tram 14 ou les lignes de bus nommées avec des lettres.

M. Favre souligne que l'IN 146 souhaitait qu'un usager puisse payer ses frais d'abonnement en 4 acomptes. Cette possibilité sera supprimée dans le nouveau projet de loi parce que les opérateurs avaient de toute façon tendance à être généreux à cet égard et parce que le Swiss Pass sera introduite.

Le Swiss Pass est une carte sans contact, existante au niveau national, qui permet d'inscrire les abonnements généraux, demi-tarifs ou Unireso. **Il est donc important que cette nouvelle grille tarifaire soit compatible avec ce nouveau support obligatoire puisqu'il sera introduit d'abord dans le canton de Genève et Vaud à la fin de l'année.**

M. Favre présente la nouvelle grille tarifaire et précise que ce tableau récapitule les tarifs 2017, valables au changement d'horaire de décembre 2016, les tarifs introduits par l'IN 146 et les tarifs existants avant l'initiative. Aujourd'hui, deux cartes journalières existent pour se déplacer dans l'ensemble du canton.

L'achat d'une de ces cartes pendant l'heure de pointe coûte 10 francs et 7,30 francs selon qu'un usager ait droit à des réductions. Hors des heures de pointe, à partir de 9 heures, ces cartes coûtent 8 francs et 5,6 francs. Il a été constaté que la carte journalière disponible avant 9 heures est la moins vendue, celle-ci sera supprimée. À présent, le but est de permettre à tous les usagers de la carte journalière de se déplacer avant 9 heures.

M. Favre poursuit sa présentation en précisant que les tarifs de la prestation saut de puce seront augmentés de 20 centimes.

Un abonnement hebdomadaire unique avait été rendu transmissible sur l'initiative des opérateurs, l'IN 146 a introduit des tarifs junior, sénior et transmissibles en plus. **Les gammes supplémentaires qui ont été introduites ne générant pas de fortes demandes, elles seront supprimées** tout en proposant à l'usager l'achat d'abonnement hebdomadaire transmissible par SMS et aux distributeurs automatiques de billets, au prix unique de 38 francs.

Le prix des abonnements mensuels et annuels seront augmentés de 10%.

L'abonnement mensuel transmissible augmentera de 100 à 107 francs et l'abonnement annuel transmissible augmentera de 900 à 990 francs.

M. Favre explique que ces tarifs ont été établis selon une certaine alchimie et en considérant l'élasticité de la demande. Il conclut ce point en précisant que les chiffres d'affaires supplémentaires générés avec l'adaptation tarifaire seront de 5,43% en 2017 et 5,54% en 2018. Il s'agit de 8 millions de francs de recette qui ne permettront pas de compenser les pertes provoquées par l'IN 146 mais faciliteront la prise en charge des coûts liés à l'augmentation de 3% obligatoire des tarifs.

### **M. Favre entame la question des modifications légales apportées par le projet de loi.**

Celui-ci introduit une nouvelle teneur de l'article 19, alinéa 2, lettre j de la loi sur les transports publics genevois (LTPG) comme suit : « j) *il [le conseil d'administration des TPG] approuve les tarifs de transport établis par la communauté tarifaire intégrale genevoise, qui avise immédiatement le conseil d'Etat de tout projet d'augmentation de tarif.* ».

À l'heure actuelle, la formulation met trop en avant les TPG puisqu'ils étaient sensé avertir directement le Grand Conseil, au même titre que le Conseil d'Etat. Or c'est bien le Conseil d'Etat qui propose au Grand Conseil un projet de loi.

L'article 36, alinéa 3 a également été modifié comme suit :

*« 3Le Grand Conseil adopte les tarifs de transport applicables aux entreprises participant à la communauté tarifaire intégrale, dont les Transports publics genevois font partie, à l'exclusion des tarifs 1<sup>ère</sup> classe, pour l'ensemble du réseau urbain et régional cantonal. Les propositions de tarifs sont transmises au Conseil d'Etat par la communauté tarifaire intégrale pour qu'il se détermine et soumette les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, à l'exclusion des tarifs 1<sup>ère</sup> classe ».*

M. Favre explique que ces précisions permettent de concrétiser le fait que les tarifs TPG n'existent pas puisqu'il s'agit bien de tarifs Unireso et d'introduire une nouvelle procédure de contact entre les opérateurs et les autorités. Il est également noté que le conseil d'administration des TPG aura un rôle d'approbation de ces tarifs.

*Le président souhaiterait que le tableau comparatif soit modifié afin que les tarifs des transports publics pour des villes étrangères soient uniquement convertis en francs suisses et non pas encore adaptés selon le coût de la vie.*

M. Favre répond que s'il s'agit d'un souhait de la commission cette modification peut être faite sans difficulté (voir annexe 3).



### *Questions des commissaires*

Un député (S) rappelle que la carte journalière disponible dès 9 heures avait été introduite par les CFF pour réduire les trajets hors des heures de pointe. M. Wenger demande si la suppression de cette carte aurait une incidence ?

M. Favre explique que les pendulaires prennent rarement la carte journalière, de la même manière qu'un touriste qui utilisera le Swiss Pass. Les utilisateurs de cette carte seraient donc par exemple des hommes d'affaires, présents pendant une journée à Genève. M. Favre rapporte que, selon les TPG, ces cartes n'étaient pas achetées en comparaison à celles disponibles à 9h00.

Ce député souligne que les usagers qui achètent la carte journalière pourront donc se déplacer aux heures de pointe.

M. Favre répond que des précisions quant à l'impact de cette modification pourront être données par les représentations Unireso lors de leurs auditions.

Ce député demande si une réflexion avait été menée par Unireso pour ajouter deux ou trois arrêts à la prestation du saut de puce ou alors lier cette prestation avec une durée de transport ?

M. Favre explique que cette réflexion n'a pas été encore été entreprise mais indique que le projet du Léman Express demandera une refonte de la structure. Dans ce cadre, il sera peu probable qu'un usager puisse continuer à se déplacer de Pont-Céard à la Plaine dans une seule et même zone tarifaire. Ceci ne génère aucune recette supplémentaire pour les trains. En effet, le taux de couverture des coûts du train à Genève est très bas alors que les wagons sont pleins. La réflexion s'orientera donc vers un système zonal intelligent, sur le modèle de Zurich, qui permet de circuler entre zones sans avoir à assumer des coûts supplémentaires élevés.

Ce député (S) estime que l'augmentation prévue rend la prestation saut de puce peu attrayante.

M. Favre répond que cette prestation permet de supprimer certaines surcharges par exemple entre Coutance et Molard.

Ce même député rapporte que la carte junior, par exemple, permet pour 30 francs à un jeune de voyager gratuitement avec un adulte, que ce soit ses parents ou grands-parents or cet élément n'est mentionné nulle part sur la grille des tarifs Unireso. Il estime qu'il s'agirait de faire une promotion également pour cette prestation.

M. Favre acquiesce et précise qu'en effet, chaque jeune de moins de 16 ans pourrait voyager gratuitement s'il est accompagné d'un membre de sa famille pour 30 francs. Il estime que cette prestation peut se révéler avantageuse pour

les familles mais indique que celles-ci ont plutôt le réflexe quand il s'agit des trains mais pas avec les TPG.

Un député (S) demande si le chiffre d'affaires de TPG Publicité SA avait augmenté leur chiffre d'affaires et si cette augmentation avait pu compenser les pertes générées ?

M. Favre explique qu'il y a eu un effet TPG Publicité effectivement mais qu'une compensation n'a pas pu être atteinte.

Ce député (S) demande si le département a pris contact avec l'association AVIVO pour la présentation de ce nouveau projet de loi ?

M. Favre répond qu'un contact a été pris avec l'association après la formulation du projet de loi. À l'heure actuelle, l'association a reproché deux choses à la démarche entreprise, mis à part un manque d'association au niveau du projet de loi. La première est que l'association est ouverte à reconnaître que cette initiative n'a pas eu l'effet escompté, mais que cette reconnaissance dépend de l'effet véritable qu'une augmentation des tarifs aura sur le réseau. Le deuxième reproche est que le contrat de prestation aurait volontairement été supprimé par l'Etat. L'AVIVO se basait sur les chiffres d'un ancien contrat de prestation qui prévoyait des subventions pour un montant de 20 millions de francs. Ces subventions ne se justifiaient plus, ce qui avait mené à leur suppression par le Conseil d'Etat.

Un député (Ve) souhaite revenir sur les chiffres présentés par M. Favre quant aux nouveaux clients attirés par la baisse de tarifs. Sur les 13'000 nouveaux clients naturels, il y aurait 4'000 clients « naturels », 3'800 transferts occasionnels et 5'200 nouveaux clients. Il aimerait savoir comment, sur la base des 5'200 nouveaux abonnés, il est possible d'attribuer 1'040 nouveaux clients à l'IN 146.

M. Favre répond que le responsable de la direction générale des transports pourra expliquer plus en détail ce point précis.

Un député (PLR) explique que les nouveaux clients liés à l'initiative seraient au nombre de 1'040, mais qu'ils étaient peut-être déjà clients occasionnels des TPG ?

M. Favre explique que ces chiffres se basent sur différentes sources d'informations, il s'agit d'un mélange de clientèle type, de la prise en compte de l'élasticité de la demande et l'extrapolation sur le nombre de ticket individuel vendu. Un sondage a probablement également été utilisé pour établir ces estimations. Il précise qu'une démonstration plus détaillée pourra être faite par les TPG également.

Un député (Ve) demande si la réduction de l'offre de 5% concerne 1 ou 2 exercices, Il souhaite savoir s'il s'agit d'une baisse équilibrée sur ces deux exercices ?

M. Favre répond que cette réduction des prestations concerne deux exercices. Il souligne qu'une baisse plus marquée a été constatée en 2015. Il explique que la comparaison des chiffres peut être une tâche difficile étant donné que différents prismes sont utilisés pour envisager une prestation par exemple.

Le député (Ve) demande si, en l'état actuel, il est prévu un retour aux prestations de transports publics existant avant l'IN 146, c'est-à-dire un maintien de ces prestations ou un développement de celles-ci avec des subventions ?

M. Favre explique que le contrat de prestations tel qu'il a été voté ne prévoit pas, au vu des efforts cumulés, d'augmenter encore la prestation fournie. Selon le planning établi, plusieurs thèmes seront revisités l'année prochaine. De plus, le fait d'augmenter de plus de 3% le chiffre d'affaires des opérateurs permet de ménager une marge tampon pour assurer le développement futur. Il ne s'agit pas de revenir en arrière sur ce qui a été fait puisque le réseau sera une nouvelle fois fortement transformé lors de la mise en place du Léman Express. L'éventuel surplus découlant de l'augmentation des tarifs sera mis au service non pas de l'augmentation de la fréquence des trolleybus mais de prestations actuellement à l'étude. Ces prestations figurent notamment dans les mesures du plan b du plan d'action des transports collectifs. Les détails de cette mise en place sont cependant encore à étudier en prenant compte des besoins naturels des modifications à mettre en place et des mesures suscitant des questions techniques. Il ne s'agit pas de raccourcir certaines lignes, mais d'effectuer un ajustement avec les TPG, pour autant que les recettes se réalisent, afin que les gains se répercutent sur l'offre.

Un député (PLR) constate que le bilan de l'IN 146 est assez médiocre et rappelle que, selon les sondages, les citoyens favorisaient la rapidité, le confort et ensuite le prix des transports publics. Les nouveaux tarifs proposés constituent somme toute une augmentation faible par rapport au tarif actuel, variant de quelques centimes à quelques francs. Il demande si une augmentation des tarifs pourrait être un peu plus forte pour compenser rapidement cette diminution de 5% des prestations. Il demande également si cette diminution s'explique par la réduction du nombre de points de vente des abonnements dans le canton. Enfin, il constate que la commission versée par les TPG est de l'ordre de 2,3% du prix des abonnements vendus ?

M. Favre répond à la première question concernant l'augmentation des tarifs en précisant qu'il s'agissait, avec ce projet de loi, de pouvoir sortir de la situation actuelle. Celle-ci est que les tarifs réduits n'ont pas de véritables attraits pour le client et provoquent par contre des baisses de l'offre. Il estime qu'il serait intéressant de pouvoir revenir au tarif existant avant l'IN 146 tout en évitant les référendums et en mettant une nouvelle fois en place l'offre perdue. Il faut cependant entendre la préoccupation du peuple et trouver un milieu d'entente. Il souligne que les augmentations proposées dans le projet de loi vont au-delà de celle proposées au niveau national, alors que le canton de Genève n'utilisait pas cette référence pour fixer ces tarifs auparavant. De grandes modifications sont attendues notamment avec le Léman Express. M. Favre explique que la première stratégie avait été d'attendre la mise en service du Léman Express pour ensuite augmenter les tarifs. Il n'est cependant plus question d'attendre. Il signale que le Léman Express apportera une véritable plus-value à l'offre des transports publics, ce qui pourra entraîner une hausse de fréquentation et justifier une augmentation plus importante des tarifs avec un système un peu plus juste notamment sur les longs trajets.

M. Favre estime que le rétablissement des prix existants avant l'IN 146 est un choix politique. Les risques de ce choix doivent être étudiés. M. Favre rappelle que certaines coupes effectuées avaient été dictées par la question de l'efficacité.

Un député (MCG) demande si toutes les économies possibles ont été faites notamment par l'optimisation de services. Il fait allusion, par exemple, au rendement de la sous-traitance des lignes frontalières. Il souhaiterait également savoir si ces efforts d'économie ont concerné la diminution des taux horaires des employés TPG. En effet, c'est une demande qui existe au sein des employés de la société. Il demande également si le rendement des lignes a été également étudié. En effet, le soir, on peut voir des trams ou des trolleybus de plusieurs remorques circuler pratiquement à vide ?

M. Favre indique que cette question pourra être posée au TPG et rappelle que ces derniers ont dû gérer une grève ainsi que les conséquences de l'accord sur le blocage des effectifs. Ces éléments n'ont pas rendu l'étude de la question de l'optimisation facile. Les coupes sur l'offre qui ont été effectuées concernent cependant le taux de remplissage et le rendement. Il y aura toujours des lignes qui circulent à vide à certaines heures. Une trop forte diminution de ces prestations transformerait le réseau qui deviendrait provincial avec une offre juste adaptée à la demande, sans considérer l'effet d'appel du développement des prestations.

M. Favre souligne que les CFF circulent avec des wagons remplis au tiers ou moins aux heures creuses. Les TPG ne peuvent pas décrocher quelques

rames de tram, ce qui n'est réalisable que sur la ligne du douze, deux fois par jour sans générer des coûts de manutention élevés. L'utilisation d'un tram plus court en heures creuses reste également une option chère. Il est cependant possible de favoriser, en heures creuses, les nouveaux trams. Ce sont des ajustements fins qui sont plus compliqués qu'ils ne le semblent.

M. Favre rappelle que le taux de sous-traitance est bloqué.

Ce député (MCG) explique que sa question ne portait pas sur l'augmentation des taux de sous-traitance mais bien d'optimiser le rendement de la sous-traitance. En effet, il semblait possible d'en dégager un certain bénéfice. Il demande si, sur la base de Swiss Pass, les TPG visent à supprimer la distribution de leur abonnement dans les petits points de vente. Ceci semble contraire à l'objectif du projet de loi d'offrir un maximum de possibilités d'achat. Certains usagers préfèrent en effet se déplacer chez le petit commerçant du coin ?

M. Favre dit ne pas être certain que les TPG aient engagé des réflexions dans cette direction.

Un député (UDC) estime adéquat que l'Etat reconnaisse que les pertes ne pourront pas être compensées par des subventions puisque ceci permet de mieux protéger le contribuable. Il demande si la réduction du nombre de tarifs existants pourrait simplifier la gestion administrative ?

M. Favre souligne qu'il avait déjà été démontré que la baisse de tarifs n'allait pas permettre de compenser les pertes de recettes. Il explique ensuite qu'un produit simple sera plus apprécié par le client. Il ne s'agit cependant pas de supprimer les points de vente avec le personnel TPG. Cependant, le fait de devoir absolument passer par le guichet TPG pour renouveler chaque mois son abonnement est fastidieux pour les usagers. Les nouvelles modalités de vente des titres de transports envisagées ainsi que la réduction du nombre de tarifs ne peuvent que simplifier la gestion des stocks et les usages.

Ce député (UDC) est intéressé par le fait que l'IN 146 n'ait pas eu les effets de compensations espérés en réduisant les tarifs d'abonnements de bus et demande si M. Favre aurait à sa disposition des données concernant l'élasticité de la demande en fonction d'une augmentation des tarifs ?

M. Favre explique que, selon les résultats d'enquête marketing, le critère important pour les usagers n'était pas le prix mais d'autres éléments. La satisfaction des usagers est bonne bien que cela ne se traduise pas par une hausse de la consommation. La part modale n'est pas modifiée. Les usagers sont plus intéressés à avoir une offre étendue. C'est de cette manière que de nouveaux clients seront gagnés. M. Favre indique que les chiffres précis sur l'élasticité de la demande pourront être transmis par les TPG.

Un député (PDC) rappelle que des actions ont été entreprises par les TPG, en concertation avec les communes participant à la vente d'abonnements, pour sensibiliser la population à l'utilisation des transports publics. Ces actions semblent être plus rares. Il aimerait savoir si la baisse du chiffre d'affaires Unireso pourrait expliquer cet état de fait ?

M. Favre souligne que cette question devrait également être transmise aux TPG mais explique qu'en la matière, 3 à 4 millions de francs ne seront plus disponibles pour octroyer des rabais supplémentaires. Il rapporte que certaines communes ont maintenus leurs subventions et que les TPG n'ont pas totalement abandonné leur démarche proactive. Ces éléments sont cependant à confirmer. M. Favre conclut en soulignant que, selon son impression, ces initiatives n'ont pas toutes été abandonnées par les TPG.

Ce député (PDC) dit avoir l'impression que les usagers habitués à une certaine cadence, pourraient se détourner assez rapidement des transports publics.

M. Favre explique que le taux de remplissage est un peu meilleur, comme le sont un certain nombre d'autres ratios qui seront présentés dans le rapport de gestion 2015. En effet, il y a un peu plus de client et un peu moins d'offres qu'auparavant.

### ***Intervention d'un député PLR***

Ce député précise qu'en matière de transport public, le dimensionnement des installations se fait en fonction de l'heure et du tronçon sur lequel les passagers sont les plus nombreux. Ainsi, un train est dimensionné par rapport à une charge maximum. Il rappelle que les coûts des transports publics sont constitués à 65% du personnel. Il estime que le tableau comparatif est intéressant surtout pour comparer les tarifs pratiqués dans les villes de taille semblable à Genève et qui sont situées en Suisse. Il souligne que le périmètre des prestations n'est pas mentionné dans le tableau alors que c'est un élément important. En effet, le périmètre de prestations offert avec le ticket de base est le plus étendu dans le canton de Genève. Il explique que dans le canton de Berne, les transports publics se limitent à l'agglomération. Au-delà, des bus postaux ont été mis en place. Ceux-ci sont gérés par une compagnie privée. Il compare ensuite le prix du trajet entre le centre-ville de Genève et Hermance à celui de Zurich centre et Uster pour conclure que les tarifs zurichois sont bien plus élevés. La comparaison effectuée dans le tableau est donc faussée. Il aimerait avoir des précisions sur l'avenir des tarifs régionaux puisqu'il est indécent d'offrir de traverser tout le canton de Genève pour un prix de billet très bas par rapport à la moyenne suisse. Il constate qu'une réponse partielle à

la question a été apportée par M. Favre lors de l'évocation des mesures accompagnant le Léman Express, cependant les réflexions sur la question devraient continuer.

Il rapporte qu'à Lucerne, le prix du billet de base est de 4 francs. Dès que l'usager souhaite quitter l'agglomération, par exemple pour Meggen, il doit payer un surcoût de 2 francs. Il souligne que les conducteurs sont également moins bien payés qu'à Genève bien que le coût de la vie n'y est pas comparable.

Ce député (PLR) aimerait savoir à quoi correspondent les valeurs du tableau de la page 14 du projet de loi et souligne que la baisse de prestations entraîne également une baisse du confort. Or les places assises sont un élément important en rapport avec l'offre de transport surtout avec une population vieillissante. Il demande si le confort de l'usager pourrait être un jour mesurable ?

M. Favre explique que l'hyper centre n'a pas toujours été considéré pour établir la comparaison des tarifs. La Ville de Bâle, par exemple, a un billet de base qui couvre un périmètre situé au-delà de l'agglomération. D'ailleurs, l'Etat met à disposition plusieurs dizaines de francs pour chaque citoyen afin qu'il traverse plusieurs cantons pour 60 francs. Pour les autres villes, la vérification du périmètre de prestations pourra être faite.

M. Favre souligne que le Canton de Genève a effectivement un problème supplémentaire puisque le billet de base permet de traverser l'ensemble du Canton. Il indique que Zurich possède une part modale, dédiée aux transports publics, bien plus élevée qu'à Genève avec les prix les plus élevés de Suisse. La question se pose de savoir s'il vaut mieux un billet à 5 francs pour un réseau de transports publics très dense ou un billet à 3 francs qui offre moins de prestations.

M. Favre souligne que le confort pourrait être évalué avec le ratio places-kilomètre.

Le député (PLR) signale que, dans ce cas, il s'agit de places debout.

M. Favre acquiesce et explique ne pas pouvoir répondre à la question. M. Favre précise concernant le tableau, que le projet de loi n'aura pas d'impact sur le fonctionnement de l'Etat. Ceci explique que les valeurs du tableau sont exclusivement nulles.

Un député (PLR) souligne que les subventions vont pourtant augmenter.

M. Favre acquiesce mais souligne que celles-ci ne sont pas du fait du projet de loi.

## Séance du 26 avril 2016

### *Audition de M. Christophe Clivaz, président a.i des TPG, et de M. Christoph Stucki, président d'Unireso (annexe 2, présentation)*

M. Stucki rappelle à la commission qu'Unireso est une communauté tarifaire composée du groupement des Transports Publics Genevois (TPG), des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) et de la Société des Mouettes Genevoises de Navigation (SMGN). M. Stucki souhaite parler des objectifs tarifaires à court et moyen terme dans la perspective du PL 11805, qui vise un équilibrage de l'assortiment de la gamme tarifaire. Une première correction de cette gamme avait été accomplie grâce à l'IN 146 mais les résultats ont montré que d'autres adaptations sont nécessaires. M. Stucki annonce vouloir maintenir les acquis de l'IN 146, notamment les tarifs préférentiels pour les jeunes et l'ouverture du demi-tarif aux personnes âgées.

M. Stucki explique qu'un autre objectif est d'éviter les achats scindés entre la couronne et la zone « Tout Genève ».

Concernant l'augmentation des tarifs prévue dans le canton de Genève, celle-ci s'accompagnera d'une adaptation et amélioration de la gamme des tarifs régionaux afin de proposer pour un voyage un seul billet de transport. Il s'agit également d'améliorer l'interdépendance des produits et d'éviter la cannibalisation entre les produits de l'assortiment tout en permettant aux partenaires d'atteindre l'équilibre financier.

M. Stucki souligne que cette augmentation doit permettre, notamment pour les TPG, d'améliorer l'offre en transports. En effet, il y a eu une réduction nécessaire de l'offre en transports suite à la baisse des recettes.

M. Stucki annonce que les recommandations de l'OFT et de la branche des transports collectifs doivent être appliquées. Ainsi, à partir de mi-décembre, une augmentation tarifaire de 3% est prévue. Il précise qu'un des objectifs à court et moyen termes est de limiter la diminution des recettes des TPG suite à la modification dynamique de la clé de répartition. En effet, pour la première fois, la consommation du transport faite sur les lignes TPG, des Mouettes Genevoises et des CFF a été prise en compte pour établir la clé de répartition.

Ainsi, les TPG ont subi une perte de 2 millions de francs qui a été transférée aux CFF puisque, de leur côté, le nombre de trajets depuis La Plaine et Versoix sont en augmentation.

M. Stucki ajoute qu'à plus long terme, **il faut anticiper un besoin de recettes supplémentaires de 12 à 15 millions de francs par an lors de la création du RER** en introduisant une augmentation progressive des tarifs jusqu'à 2018.



De plus, l'intégration de la carte OÙRA, du SwissPass et du tarif régional Léman Express doit être planifiée.

M. Stucki résume les mesures proposées en soulignant que le prix des abonnements annuels devrait être augmenté afin d'établir, comme au niveau national, un rapport de 8 à 9 entre le prix de l'abonnement annuel et mensuel. Pour la première fois, une augmentation du prix de l'abonnement mensuel est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Pour tenir compte des contraintes opérateurs, un vote du projet de loi par le Grand Conseil avant le 30 juin permettrait d'adapter les tarifs dès la moitié du mois de décembre. Sinon, l'augmentation tarifaire devra être reportée jusqu'en juin 2017.

M. Stucki présente ensuite l'évaluation des recettes pour les années 2017 et 2018 en comparant le chiffre d'affaires dans le cas d'une augmentation des tarifs ou du maintien du statut quo. La différence de chiffres d'affaires permettrait d'améliorer l'offre en transports publics. L'objectif n'est cependant pas de revenir à l'offre en transports publics existants avant l'IN 146 mais bien d'améliorer intelligemment l'offre actuelle.

M. Stucki note qu'en prenant en compte l'évolution du nombre d'emplois et d'habitants sur le canton de Genève, la demande en transports publics a bien augmenté, cependant, pas dans les proportions prévues par les initiants.

### **M. Clivaz annonce vouloir répondre aux questions posées par les députés lors de la séance du 12 avril.**

M. Clivaz explique que la suppression de la carte journalière dès 9h00 simplifie l'offre en transports publics, ce qui est toujours apprécié par les clients. Cette suppression s'est faite sans plainte des usagers.

M. Clivaz note que la responsabilité des actions marketing pour la Carte Famille est attribuée aux CFF. Ce produit est systématiquement mis en avant par Unireso.

M. Clivaz indique que le gain d'un retour au tarif existant avant l'IN 146 pourrait générer 10 millions de francs de recettes et permettrait de dynamiser l'offre des transports publics.

Concernant la politique des grands comptes, les TPG maintiennent leurs collaborations par la communication sur le SwissPass et les journées mobilités en entreprises ou au sein des communes.

M. Clivaz précise que les revendeurs TPG gagnent 3,5% de commission sur les ventes de tickets de transports publics. Des efforts pour une meilleure efficacité des points de vente ont été entamés.

M. Clivaz indique que le ticket de transports publics vendu par SMS est en forte augmentation et note que la vente des abonnements dans le cadre du SwissPass pourrait réduire le nombre de clients des revendeurs.

M. Clivaz présente le bilan 2015 du développement du réseau. Selon l'indicateur de la place-kilomètre, une optimisation de l'offre a été constatée. Par rapport à la clientèle et la vente des tickets de transports, un renouvellement de 84'000 abonnements a été enregistré avec 18'000 transferts d'abonnement mensuel en abonnement annuel.

M. Clivaz explique ensuite que l'évaluation des nouveaux clients naturels se base sur des statistiques faites chaque année sur la base de l'augmentation de la population et des emplois. Ces clients ont été estimés au nombre de 3'500 en 2015. Le transfert des clients occasionnels en clients annuels a été évalué à 3'500 en 2015. M. Clivaz souligne que l'évaluation de ce transfert est difficile étant donné que les informations sur les clients occasionnels sont indisponibles. **Il reste ainsi une différence de 319 clients annuels qui peuvent être attribués à l'IN 146.**

M. Clivaz explique qu'une partie des clients mensuels ont choisis d'utiliser un abonnement annuel alors qu'une autre partie est revenue vers le billet individuel. Une augmentation, normale, de 7'450 clients occasionnels a été constatée.

### *Questions des commissaires*

Un député UDC aimerait avoir des informations concernant l'élasticité de la demande en transports publics. Il souhaiterait également savoir si certains usagers renonceraient à l'usage des transports publics suite à une augmentation tarifaire ?

M. Clivaz explique qu'au niveau de l'achat des tickets de transports occasionnels, cette augmentation n'aura probablement que peu d'effets, bien que ce soit difficile à dire. Étant donné qu'une forte augmentation des achats d'abonnements n'a pas pu être constatée suite à l'IN 146, il est possible de conclure qu'une augmentation des tarifs des abonnements ne constituera pas un frein à l'achat.

M. Stucki ajoute que l'augmentation de 3% a été décidée par l'Union des transports publics mais que l'aval de « Monsieur Prix » n'a pas encore été obtenu en raison de discussions encore en cours. Ainsi, l'augmentation prévue pourrait être réduite.

M. Stucki souligne qu'étant donné les tarifs relativement bas des titres de transports en comparaison aux moyennes nationales, l'élasticité de la demande pourrait être négative. Ainsi, chaque augmentation va d'abord produire une

diminution des recettes. Dans ce cadre, une augmentation de 3% des tarifs pratiqués ne va pas générer une hausse de 3% des recettes.

Le député (UDC) aimerait connaître l'impact de la réduction du nombre des points de vente ?

M. Clivaz explique que la réduction du nombre de points de vente TPG avait déjà été entreprise avant l'IN 146, sur la base d'une enquête de satisfaction client. Cette réduction n'a pas eu d'impact sur le nombre d'abonnements vendu. Il s'agit donc plutôt d'une optimisation.

Ce député (UDC) demande si les communes vont pouvoir proposer à nouveau à leurs habitants l'achat d'abonnements à des prix différentiels ?

M. Clivaz répond que ce choix reviendra aux communes.

M. Stucki ajoute que le rabais proposé par les TPG aux communes est moins intéressant étant donné qu'il est moins important. Certaines communes souhaitent cependant toujours travailler avec les TPG.

Un député (PLR) aimerait connaître le montant correspondant au pourcentage de 3.5 % de commission de vente. Il souhaiterait avoir des précisions concernant les recettes engendrées par le CEVA au regard du besoin d'investissement mentionné de 12 à 15 millions de francs. Il aimerait également savoir pourquoi la clé de répartition est profitable aux CFF mais pas aux TPG. Il estime que l'augmentation proposée dans le cadre du projet de loi est modeste et demande s'il n'est pas plus efficace d'augmenter les tarifs de manière plus importante afin de rétablir et maintenir un niveau de prestations satisfaisant ?

M. Stucki explique que l'ensemble des commissions de vente constitue 3.5% des 150 millions de francs de recette. Cependant, ce montant contient également les commissions touchées par les TPG. Il précise que la mise en place du RER va s'accompagner d'une adaptation des tarifs parce que les charges liées au projet alourdissent déjà les charges du Canton de 45 millions de francs. De plus, les TPG et les CFF contribuent également à hauteur de 220 millions de Francs. Dans ce cadre, l'ensemble des charges doit être répartie entre les voyageurs, les communes et le canton.

Le département a ainsi souhaité augmenter les tarifs pour atteindre 15 millions de francs de recettes afin de faire contribuer les voyageurs.

M. Stucki souligne que cette augmentation ne sera pas linéaire. En effet, le zonage tarifaire doit être revu pour que le prix du billet tienne compte de la distance parcourue. Ces éléments sont encore en cours de discussion avec le DETA.

M. Stucki explique ensuite concernant la clé de répartition que la plupart des communautés tarifaires pratiquent la clé dynamique. De plus, les CFF transportent une grande partie de leurs voyageurs par trains dits de grandes lignes, qui ne sont ni subventionnés par la Ville ni par le Canton. Cette clé dynamique était donc réclamée par les CFF.

M. Stucki ajoute que le canton de Genève est le seul canton où l'entreprise cantonale touchait plus de 90% des recettes. Les transports lausannois touchent seulement 40% des recettes Mobilis. La création du RER implique que la part des TPG diminue dans la clé de répartition ainsi une augmentation des tarifs est nécessaire.

M. Clivaz intervient en soulignant qu'une amélioration et une uniformisation des comptages seront effectuées pour avoir, à l'interne, des données se basant sur les mêmes chiffres.

Ce député (PLR) demande si une augmentation tarifaire plus importante aurait été envisagée étant donnée le risque toujours présent d'un référendum ?

M. Stucki explique vouloir essayer d'éviter les référendums et maintenir certains acquis de l'IN 146. En effet, l'augmentation doit être acceptée sinon les TPG devront encore baisser leurs prestations pour l'année prochaine. Ainsi, une augmentation moyenne modérée était la meilleure bonne solution.

Un député (PDC) dit déplorer la réduction des prestations des TPG parce que la diminution des cadences entraîne également une baisse de l'utilisation des transports publics. Il demande si, à l'introduction de la baisse tarifaire, un meilleur marketing aurait pu être mis en place. En effet, depuis la baisse de tarifs, peu de campagnes de communication ont été entreprises par les TPG pour inciter les gens à prendre les transports publics. Il ajoute ensuite que les escadrilles de contrôleurs peuvent parfois donner une mauvaise image des TPG. Il indique vouloir des précisions sur les statistiques de l'utilisation des billets individuels par SMS ?

M. Stucki souligne que ces statistiques ne peuvent être effectuées puisque le billet individuel par SMS est anonyme.

Ce député (PDC) demande si ces statistiques pourraient être disponibles via le SwissPass ?

M. Stucki répond négativement et précise que seuls les abonnements seront présents sur le SwissPass.

M. Clivaz explique ensuite que la campagne pour le billet par SMS a rencontré un certain succès. Cependant, il est vrai qu'un problème de communication existe, non seulement au sein des TPG mais aussi au sein d'Unireso. Ainsi, le département et Unireso travaille ensemble pour définir une

matrice de communication, permettant de savoir qui doit communiquer sur quoi. Cette matrice rentrera en vigueur prochainement.

M. Clivaz ajoute que les contrôles sont nécessaires et que les contrôleurs sont sensibilisés au contact clientèle. M. Clivaz note cependant que les usagers qui possèdent un titre de transport se plaignent rarement des contrôles. Il souligne que les contrôles font significativement baisser le taux de fraude.

Ce député (PDC) demande des précisions concernant les actions de promotion des transports publics entreprises avec les communes. Il semble que ce type de collaboration était plus dynamique avant l'IN 146. Il souligne que ces actions permettraient de toucher une population qui n'avait jamais eu d'abonnements de transports publics ?

M. Stucki dit que ces actions pourront être dynamisées une nouvelle fois par Unireso mais que le rôle de la promotion de ces actions revient aux communes. M. Stucki indique également qu'Unireso ne fait plus de rabais par rapport aux tarifs appliqués, ce qui peut expliquer que les communes souhaitent moins participer à ces actions.

Une députée (S) annonce avoir des questions concernant les chiffres annoncés et constate que l'initiative a généré une perte de 10 millions de Francs. Or l'augmentation prévue des tarifs ne permettrait pas d'augmenter la recette à hauteur de la perte. Elle demande comment, dans ce cadre, une amélioration de l'offre, en plus de la compensation des pertes mentionnées, pourrait être envisagée. Elle indique vouloir avoir des précisions concernant l'amélioration de la qualité du réseau des revendeurs TPG ?

M. Stucki précise que les 10 millions de pertes essuyées à la suite de l'introduction de l'IN 146 sont compensées dans le cadre du contrat de prestations Unireso. L'augmentation tarifaire prévue est donc entièrement disponible pour l'amélioration de l'offre en transports publics. Le développement de l'offre en transports publics constitue d'ailleurs un point essentiel.

M. Stucki rappelle que, lors de son audition auprès de la Commission des transports en tant que représentant des TPG, il avait été question, dans le cadre de l'établissement du contrat de prestations, de deux types de réseaux de transports publics.

Le réseau A et le réseau B. Le réseau B contiendrait des mesures d'améliorations. Si le projet de loi est voté, alors le réseau B sera mis en place.

Cette députée (S) demande la raison pour laquelle une baisse des prestations a été constatée puisque le contrat de prestations assurait à Unireso une compensation de leur perte de recettes ?

M. Stucki souligne que la réduction tarifaire prévue par l'IN 146 ne compensait pas complètement les baisses de recettes. Le maintien de l'offre des transports nécessitait l'apport de 5 millions de francs par année. Le Grand Conseil a choisi de ne pas accorder de subventions supplémentaires ce qui explique que les TPG n'ont pas pu ni maintenir ni développer leur offre en transports.

M. Clivaz explique que des efforts particuliers sont faits par les TPG pour améliorer la satisfaction de la clientèle. Ainsi, des sondages de satisfaction sont effectués dans les points de vente de même que des estimations du nombre de tickets de transports vendus afin de récompenser les bons revendeurs.

M. Favre intervient en soulignant que la situation est complexe. Selon les bases légales existantes, les opérateurs subissant une perte de leur recette doivent recevoir une compensation. Par manque de moyens, cette compensation a pris la forme d'une réduction des prestations TPG uniquement. En effet, les prestations CFF doivent être maintenues.

M. Favre explique que le contrat de prestations aurait dû prévoir un montant de 5 millions de francs ou plus afin de maintenir les prestations. Ainsi, actuellement le scénario « A » du plan directeur des transports collectifs, prévoyant une augmentation limitée de 0,5% de l'offre de transports avec la mise en place de mesures spécifiques a dû être mis en place.

M. Favre ajoute que, sans augmentation tarifaire, la baisse des prestations va se poursuivre. L'idée est cependant que les recettes supplémentaires permettent une optimisation de l'offre actuelle et non pas un retour en arrière. Il rappelle que les bus ainsi que les trams sont plus fréquentés et que l'utilisation des transports s'est un peu accrue. Ce phénomène a cependant pu s'accompagner d'une dégradation de l'image des TPG.

L'augmentation démographique du canton de Genève ainsi que la mise en place du RER, générant 12 à 15 millions de francs de surcoût liés à la mise en place de l'offre sur la structure du CEVA, nécessitent un développement de plus grande envergure de l'offre des TPG notamment pour récupérer les usagers à partir d'une des cinq gares du LÉMAN Express.

M. Favre précise que l'ensemble des renforcements nécessaires s'élèvent à 40 millions de francs et souligne que ce montant comprend déjà 50% de recettes. Dans ce montant, le Canton demande à Unireso de trouver 15 millions de francs de recettes auprès des usagers.

M. Favre souligne que l'ensemble de la mise en place de l'offre se monte donc à 80 millions de francs sans prendre en compte les recettes prévues.

**M. Favre rappelle à la commission que le taux de couverture des coûts du train est parmi les plus bas dans le canton de Genève. Ainsi, la**

## **Confédération demande au canton de Genève de corriger la situation au plus vite sous peine de retrait de subventions.**

L'idée de cette augmentation tarifaire est donc un arrêt des pertes de recettes assorti à la fin de l'application du scénario « A » au profit du scénario « B ». Ce dernier permettant de développer l'offre en transports et limiter le démantèlement de l'offre.

M. Favre explique ensuite que l'introduction d'une clé de répartition dynamique est au cœur du principe d'une communauté tarifaire. Pour le canton, une modification de cette clé n'a pas d'impact sur les montants à payer contrairement aux TPG, qui subissent une diminution de leurs recettes. Cependant, la perte attendue suite à l'IN 146 a été moins importante que prévu.

Ainsi, une marge d'un million de francs a pu réduire l'impact de cette modification de la clé de répartition.

Un député (MCG) évoque la pétition pour un maintien de points de vente d'abonnements TPG dans les quartiers et constate que les TPG visent à supprimer un nombre important de point de vente, même s'ils génèrent un chiffre d'affaire important. Il demande si le but de ces suppressions est de privilégier les points de vente dans des grandes enseignes du type de la Coop ou Naville. Il aimerait savoir si la mise en place de temps partiel, au sein des TPG, a également été envisagée afin de faire plus d'économies. Il demande ensuite si la possibilité, pour le personnel du Grand Etat, d'acquérir gratuitement des abonnements TPG a été maintenue et si TPG PUB a pu augmenter son chiffre d'affaires. Il signale que sa dernière question porte sur la possible optimisation des contrats de sous-traitance de lignes de transports publics sur territoire français ou en campagne ?

M. Clivaz répond sur les points de vente TPG en indiquant qu'un revendeur ayant un chiffre d'affaires important sera maintenu. Les TPG veulent cependant avoir un service de revente efficace et ayant une bonne qualité de service, dans ce cadre les enseignes Coop ou Naville ne sont pas particulièrement privilégiées. Il s'agit simplement d'une continuelle remise en question de la stratégie de distribution des tickets de transport.

M. Clivaz mentionne qu'un nouveau responsable des ressources humaines a été engagé afin de faire un point de situation au niveau des équivalents temps plein. Il rappelle qu'un protocole d'accord a été établi avec les syndicats sur le sujet et ajoute que la question de la gestion des collaborateurs ainsi que du taux d'absentéisme élevé est étudiée.

**M. Clivaz indique que les retraités pourront toujours bénéficier d'abonnements gratuits grâce à la mise en place du fond de solidarité.**

Concernant TPG Publicité, le chiffre d'affaires engendré s'élève à plus de 10 millions de francs avec une rentabilité de 65%.

M. Clivaz souligne que la question des sociétés filles sera à étudier par le comité d'administration et le prochain président des TPG. En effet, l'avenir du financement des transports publics passera par une diversification. M. Clivaz explique que le contrat de prestations prévoit un taux de sous-traitance maximum de 10% et que chaque 4 ans, un appel d'offres concernant cette sous-traitance est lancée.

M. Stucki ajoute que l'offre de gratuité des titres de transports publics a été réduite pour le Grand Etat sur demande du Canton. Cette offre est compensée par les entreprises, ainsi les retraités touchent quand même une compensation payée par les actifs, qui paient, eux, leurs abonnements.

Une députée (S) constate qu'après l'introduction de l'IN 146, les usagers de la ligne 12 voyagent toujours debout et selon des cadences plus faibles qu'auparavant. Ceci constitue une nette baisse des prestations, or ce n'est pas le prix mais bien le confort et la rapidité des transports publics qui devraient être améliorés. Elle demande ce que les TPG prévoient, avec les augmentations tarifaires prévues, pour améliorer le confort des usagers ?

M. Clivaz dit être d'accord avec le constat. La baisse de cadence constatée est une réalité.

Un député (Ve) aimerait savoir comment le calcul de l'apport des nouveaux voyageurs, par la réduction de tarifs proposée par l'IN 146, a pu être calculé ?

M. Clivaz explique que cette estimation se base notamment sur les chiffres moyens de création d'emplois et d'augmentation démographique constatés durant les dix dernières années.

Ce député (Ve) souligne cependant qu'en 2015, 3'300 clients occasionnels ont ensuite achetés des abonnements annuels.

M. Pavageau ajoute que cette estimation se base également sur des sondages de nouveaux clients TPG. Ceux-ci étaient questionnés sur le fait déclencheur de l'achat d'un abonnement.

M. Stucki souligne que, pour lui, l'élément important est ce qui est objectivement mesuré. Ainsi, l'indice du voyageur-kilomètre a augmenté de 2.5%. On peut donc conclure que les clients TPG utilisent les transports publics sur de plus longs trajets. Cet effet est vraiment mesurable et comparable.

Un député (S) demande si la carte Famille évoquée lors de la présentation est l'équivalent de la carte Junior ?

M. Favre acquiesce.

Ce député (S) constate que, selon la présentation :



« Les actions de marketing sur [les] cartes familles sont portées par [les] CFF, qui sont peu enclin à promouvoir un produit générateur de baisse de recette. Mais la communication Unireso met systématiquement ce produit en avant lorsqu'une occasion se présente ».

Il souligne que les CFF constituent une propriété de la Confédération et dit ne pas comprendre, dans ce contexte, que la carte Junior ne soit pas mise en avant. Il indique que les sites internet Unireso ou TPG ne présentent pas non plus cette carte ?

M. Stucki annonce que cette remarque sera prise en compte.

Un député (PLR) estime que le mécanisme de compensation ne peut pas tout compenser, une baisse de prestations doit donc intervenir. Il aimerait connaître le coût engendré par un report de modification des tarifs à l'horizon 2018, suite à un éventuel référendum. Ceci constituerait un élément important à communiquer à la population. Il souhaiterait également savoir si la structure Unireso ne devrait pas être revue au profit d'une structure complètement étatique comme à Zurich ?

M. Clivaz annonce que des réflexions sont menées par les opérateurs membres Unireso et le DETA, notamment dans le cadre de la mise en place du Léman Express, à ce sujet. Plusieurs options d'évolution sont étudiées pour mettre en place une nouvelle structure.

M. Stucki souligne également que le RER va également desservir des territoires situés au-delà du canton de Genève. Ainsi, il n'est pas possible d'imposer une structure étatique à ces territoires. Il explique que, sans augmentation tarifaire et selon le contrat prestation, le scénario « A » s'applique.

### ***Audition de M. Jean Spielmann, président de l'AVIVO***

M. Spielmann annonce avoir déjà eu contact avec le Conseil d'Etat sur le projet de loi 11805 et estime que le problème principal posé par ce projet est de proposer aux usagers des transports publics une augmentation des tarifs de transports publics en même temps qu'une diminution des prestations. Ce point sera difficile à expliquer à la population.

M. Spielmann relève que, selon la présentation accompagnant le projet de loi, une comparaison des tarifs des transports publics pratiqués dans d'autres villes d'Europe a été faite en tenant compte du pouvoir d'achat sur la base des règles de l'OCDE.

M. Spielmann rapporte que, selon un autre rapport de l'OCDE concernant une projection de la situation des personnes âgées, les personnes âgées suisses

seraient parmi les plus pauvres avec celles vivant au Mexique, en Corée et en Australie. Les statistiques présentées ne veulent donc pas toujours dire quelque chose.

M. Spielmann constate que l'augmentation des tarifs proposée par le PL 11805 est de 10%. Cependant, les problèmes du financement des transports publics, de leur efficacité et de l'insatisfaction de la population vont persister.

### *Questions des commissaires*

Un député (UDC) aimerait savoir si l'AVIVO s'est trompée au sujet de l'effet de la réduction tarifaire ?

M. Spielmann rappelle que l'association a dépensé 1'500 francs dans sa campagne pour l'IN 146, contrairement aux TPG. En effet, les usagers n'ont pas compris la raison d'une hausse des tarifs telle qu'elle avait été prévue alors que le service proposé n'était pas amélioré.

Ce député (UDC) aimerait savoir qu'elle serait la réaction des personnes âgées, représentées par l'association AVIVO notamment, face à une augmentation du tarif des abonnements annuels de 40 francs ?

M. Spielmann estime qu'une augmentation des tarifs accompagnée d'une amélioration de l'offre de transports peut s'expliquer, contrairement à ce qui s'est passé lors de la dernière augmentation tarifaire. En effet, cette dernière augmentation s'est accompagnée de la construction de réseaux maillés, de suppression de certaines lignes ainsi que de la création de pôle d'échanges.

M. Spielmann conclut que la politique menée au niveau de la mobilité ne peut pas justifier une augmentation tarifaire.

Un député (S) aimerait savoir si l'association pourrait entrer en matière sur une augmentation de 10% des tarifs si elle va de pair avec un engagement à améliorer les prestations ?

M. Spielmann acquiesce en spécifiant que cette amélioration doit être perceptible.

Ce député (S) demande si l'association projette de déposer un référendum ?

M. Spielmann répond en précisant que la possibilité d'un référendum n'est pas à l'ordre du jour mais que cela dépend de l'évolution de la situation.

Un député (PDC) demande si la réorganisation des lignes de trams orchestrées en 2012 aurait été à l'origine du mécontentement des personnes âgées ?

M. Spielmann estime que l'élément déclenchant était la hausse des tarifs accompagnée par un changement de la structure des transports.

M. Spielmann demande à la commission si elle se rend compte que la mobilité cause un fort mécontentement au sein de la population. Un changement dans l'organisation des transports est nécessaire.

Ce député (PDC) demande si, pour les personnes âgées, l'élément important dans la diminution des prestations est la baisse de la cadence ou celle du confort ?

M. Spielmann donne comme exemple de réduction problématique des prestations de transports publics la suppression de la liaison de bus entre les rues basses et la gare Cornavin, la création de pôles d'échanges situés dans des endroits dangereux en raison du trafic et des trottoirs très hauts ainsi que l'utilisation de trams bidirectionnels ne permettant pas de faire monter les passagers des deux côtés. Dans ce contexte, les personnes âgées se déplacent difficilement et sont donc mécontentes.

Un député (UDC) souligne que le CEVA et le RER vont nécessiter une augmentation tarifaire. Sans celle-ci, des difficultés sont à attendre. Il aimerait connaître la position de M. Spielmann sur cette question ?

M. Spielmann constate que le CEVA va développer l'offre de transports dans des zones plus éloignées. Ce développement va cependant être payé par les usagers effectuant des petites courses au centre-ville. Le problème central est le financement de l'amélioration des infrastructures de transports.

M. Spielmann rapporte qu'en France, une taxe de transports est prélevée et paie entre 60 à 70% des coûts de l'offre en transports publics. Il rappelle qu'une proposition de création de taxe de transports avait été déposée par des élus du parti radical et du PDC.

Un député (Ve) aimerait savoir si, selon M. Spielmann, il est possible d'effectuer un vote sur ce PL 11805 avant le mois de juin afin qu'en décembre, l'augmentation tarifaire puisse être mise en place ?

M. Spielmann répète que la difficulté du projet de loi est de proposer une baisse des prestations ainsi qu'une augmentation des tarifs.

M. Favre intervient et ajoute que le Conseil d'Etat doit valider, au plus tard au milieu du mois de juillet, l'offre en transports publics à mettre en œuvre en décembre 2016.

Ainsi, M. Spielmann saura, au plus tard à la fin du mois de juin, quel type d'offres sera mis en place avec l'augmentation tarifaire prévue ou avec un maintien du statu-quo. Ces deux scénarios seront détaillés dans le rapport d'étapes faisant l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat.

Le député (Ve) demande si la décision concernant l'offre en transports publics à mettre en place sera validée par le Grand Conseil ?

M. Favre répond négativement et explique que le Grand Conseil a déjà défini les grandes lignes de cette offre via le contrat de prestation TPG. Celui-ci est l'application du plan directeur des transports collectifs. Le Conseil d'Etat définit, dans ce cadre, une offre de transports précise.

Le député (Ve) souligne que la suppression de subventions devrait justifier que cette offre soit validée par le Grand Conseil.

M. Pavageau explique que seul le niveau des recettes varie entre les deux scénarios évoqués. Ainsi, le détail de l'offre de transports ne doit pas être validé par le Grand Conseil.

M. Favre ajoute que, dans le cadre de la préparation de l'étape, les TPG ne peuvent pas attendre le vote du budget au milieu du mois de décembre. Ce travail est donc effectué en avance, dans le respect des montants du contrat de prestations.

M. Spielmann note que, selon la présentation accompagnant le projet de loi, une réduction de 2.5% de l'offre a déjà été effectuée. Cette offre sera encore diminuée de 4% au moment de l'étape de décembre 2015.

M. Favre acquiesce et souligne que les horaires 2016 ne sont pas encore définis.

M. Spielmann souligne qu'il faut donc d'abord voter une augmentation des tarifs avant de définir les prestations.

M. Favre précise que l'augmentation des tarifs se fera simultanément avec la définition des prestations.

Un député (UDC) aimerait savoir si la réduction tarifaire a enthousiasmé les personnes âgées ?

M. Spielmann souligne que cet enthousiasme a été tempéré par la réduction des prestations et la modification du réseau.

## **Fin des auditions**

M. Favre souhaite à présent apporter quelques précisions à la commission. Le Conseil d'Etat va rapidement se prononcer sur l'offre de transports proposée par les TPG. Des discussions sont actuellement en cours.

M. Favre ajoute qu'il n'y a plus de tarifs TPG puisque le projet de loi établit que tous les tarifs seront issus de la communauté tarifaire Unireso.

Concernant les délais, la date du 30 juin ne constitue pas une date butoir, puisque des modifications seront toujours possibles, en fonction d'éventuels référendums notamment. Cette solution engendre cependant des coûts de programmation plus élevés.

La difficulté est cependant que les opérateurs devront s'organiser avec des incertitudes non négligeables qui pourraient rendre difficile l'introduction de nouvel élément d'amélioration des prestations.

Celles-ci pourraient donc intervenir plus tard.

M. Favre explique à la Commission que, lors de l'entrevue entre M. Spielmann et M. Barthassat, une incompréhension a vu jour. En effet, M. Spielmann avait constaté une diminution drastique de l'offre en comparant le contrat de prestations des dernières années au montant attribué par le Grand Conseil au TPG.

Cependant, entre temps, le Grand Conseil a décidé de limiter certains développements et décaler la réalisation de projets. M. Favre annonce qu'un point presse sera effectué pour communiquer sur le rapport de gestion 2015 des TPG. Il y est constaté qu'entre 2010 et 2015, l'offre des TPG aura augmenté de 22,3%, malgré une diminution entre 2014 et 2015. Il en va de même avec la fréquentation qui a augmenté de 15,9 %, avec une augmentation de 1.5% depuis l'IN 146.

M. Favre explique ensuite à la Commission qu'un sondage concernant la satisfaction des usagers est effectué, chaque année, et de façon indépendante, aux TPG. Les résultats montrent que la satisfaction augmente avec une baisse constatée à l'introduction des nouveaux réseaux. Cette enquête est faite chaque année depuis 10 ans. La satisfaction liée au rapport qualité-prix a augmenté de même que la satisfaction globale des usagers. Ceci grâce à l'introduction de la nouvelle ligne de tram liant Carouge à la gare Cornavin selon les demandes, notamment de l'AVIVO.

M. Favre indique que le principe du versement transport, évoqué par M. Spielmann et utilisé en France, permet de couvrir un tiers du coût des transports publics et non pas 60%.

Ce système ne peut cependant pas s'appliquer en Suisse puisque ce sont les employeurs qui s'acquittent de cette taxe.

M. Favre annonce vouloir apporter les précisions demandées par le président, sur le tableau de comparaison des tarifs de transports publics. Comme demandé, les tarifs des pays étrangers n'ont pas été adaptés selon les recommandations de l'OCDE. Sans prendre en compte la différence du pouvoir d'achat, Genève continue d'avoir un tarif d'abonnement annuel bas, ceci même en prenant en compte l'augmentation prévue. La situation est différente pour l'abonnement mensuel et les billets individuels.

M. Favre souligne que cette différence s'explique par des philosophies de tarification différentes. Dans certains pays, les tarifs des abonnements annuels sont particulièrement élevés au contraire des abonnements mensuels ou des

billets individuels. Il indique que le canton de Genève continue d'avoir des tarifs avantageux. Une comparaison peut être faite avec la ville d'Oslo, qui propose un abonnement annuel 39% plus cher, un abonnement mensuel 2% plus cher et un billet d'une heure 6% plus cher qu'à Genève.

Le président remercie M. Favre des nouveaux éléments d'informations apportés.

Un député (PLR) souligne que les salaires de chauffeurs français sont nettement plus bas que ceux de Genève.

Cet élément doit donc être également pris en compte lors de la comparaison des tarifs de transports publics pratiqués dans le canton de Genève et de la ville de Lyon. Il ajoute qu'il semble aberrant de réprover, comme l'a fait M. Spielmann, la construction de trottoirs surélevés aux arrêts. Ceux-ci ont été pensés pour les handicapés et les personnes âgées. Il ajoute qu'à Zurich et à Lausanne, seuls des trams unidirectionnels sont utilisés et souligne qu'ils coûtent moins chers et disposent de places supplémentaires.

Une députée (S) annonce être pour une augmentation tarifaire à condition qu'elle aille de pair avec une amélioration des prestations. Elle souhaite attirer l'attention du département sur le fait que certaines lignes semblent être des parents pauvres, notamment la ligne de tram 12. Elle souligne que la suppression de la ligne 16 a été compensée par la ligne 18 permettant une liaison directe avec la gare. Cependant la fréquentation de la ligne 12 reste très élevée et problématique à Moillesulaz. Elle demande s'il est prévu d'augmenter la cadence sur cette ligne ?

M. Favre explique que la fréquence a été maintenue aux heures de pointe. Il reconnaît que cette situation est problématique.

Un député (PLR) aimerait avoir des précisions concernant le recours déposé au Tribunal Fédéral contre l'arrêt de la cour constitutionnelle validant l'IN 146. Il remarque que, selon certains juristes, l'initiative violait l'article 15 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs ?

M. Favre explique être en attente de nouvelles sur ce recours. M. Favre rapporte, à titre personnel, que la Confédération s'est montrée très prudente face à l'argument de l'article 15 de la LTV.

De manière globale, certains cantons laissent les opérateurs fixer leurs tarifs alors que le ZVV à Zurich est plus strict.

Le canton de Genève n'aura donc peut-être pas gain de cause sur ce recours. Celui-ci présente cependant un intérêt pour la suite. En effet, les autres cantons semblent redouter d'avoir à faire face à des initiatives du type de l'IN 146. Une

chose est sûre, le système genevois, très compliqué, cause quelques problèmes notamment avec la Confédération.

M. Favre conclut que si l'IN 146 était invalidée, alors il faudrait revenir en arrière.

## Séance du 17 mai 2016

### *Information du département*

M. Favre déclare qu'ils n'ont pas totalement fini de négocier les tarifs mais ils souhaitent fournir les constats actuels avec ce qu'ils peuvent faire s'il n'y a une légère hausse tarifaire, sachant que si ce n'est pas le cas, ils baisseront encore l'offre.

Quand ils peuvent faire quelque chose de gratuit, ils le font mais cela reste relativement faible. Si les tarifs peuvent être augmentés, cela permettrait d'améliorer plusieurs choses.

M. Pavageau déclare que s'il n'y a pas de hausse des tarifs alors la tendance de baisse de l'offre à 2% par année va se poursuivre.

La ligne 18 qui va jusqu'à l'aéroport sera coupée avant son terminus.

La ligne 42 sera raccourcie au niveau des Palettes.

La ligne 12 aura certains de ses services qui rebrousseront aux Augustins. Ils réintroduiront un horaire de vacances.

Ce sont quelques pistes à craindre si les tarifs n'augmentent pas. Cela donnera lieu à une baisse de 8% en 2018.

Cependant, s'ils obtiennent la hausse des tarifs, il s'agirait d'une petite augmentation pour donner des possibilités de développement. Ils vont faciliter l'accès aux soins sachant que la population vieillissante va plus souvent sur ce type d'équipement.

Ils proposent de prolonger la ligne 1 à l'hôpital des Trois-Chênes et la fusion des lignes 32 et 35 et, pour améliorer la desserte des salariés, d'améliorer les horaires pour l'hôpital de Loëx.

Ils veulent poursuivre le soutien aux personnes qui se rendent dans les organisations internationales. Ils prolongeraient la ligne 22 qui s'arrête aujourd'hui à Nations. Il conviendrait aussi de renforcer la coordination avec les communes.

Ils ont dû solliciter le financement de certaines communes. Avec des moyens financiers supplémentaires, ils pourront améliorer l'offre et créer notamment la ligne 37, qui avait été promise en 2009 aux communes. Ils pourraient enfin répondre à cette demande. Il y a un Proxibus actuellement

mais ils mettraient une vraie ligne sur les zones Russin, Dardagny, Satigny, etc.

Ils amélioreraient la ligne 34 en lien avec Croix-de-Rozon.

Le projet TOSA est en phase opérationnelle et il y a aura une refonte du réseau. Ils proposent d'anticiper la mise en place des véhicules et la création de la ligne 52 entre Vernier et les tours du Lignon.

Ils n'effectueraient pas les coupes envisagées si la hausse des tarifs n'est pas acceptée.

Dans le cadre de cette étape, ils vont continuer à travailler sur la vitesse commerciale et favoriser la progression de la ligne 15. La ligne 12 a été tracée sur la base de l'inter-distance des stations. Ils aimeraient espacer un peu plus ces dernières.

Les itinéraires cyclables seraient aussi améliorés dans ce cadre. C'est pour eux un élément majeur pour permettre l'amélioration de la mobilité dans sa globalité, sur le plan des transports publics. Un échelonnement devrait cependant être accordé dans ce cadre.

Le président remercie M. Pavageau pour son exposé rapide et concis.

Un député (S) se demande si la commune d'Anières finance la ligne B ?

M. Pavageau répond que toutes les communes financent la ligne B, y compris du côté français.

Un député (Ve) se demande pourquoi ils ne reviennent pas sur les suppressions qu'ils avaient opérées précédemment ?

M. Pavageau répond que non parce que les enquêtes ont démontré qu'il y avait une sous-utilisation et l'offre plate était peut-être un peu « confortable ». L'évolution de la fréquentation en heure creuse devrait être améliorée mais il rappelle qu'il y a surtout de la saturation en heures pleines, sur les lignes 14 et 12 notamment.

M. Favre déclare qu'ils sont encore dans une période transitoire et ils constatent que deux à trois ans avant l'arrivée du Léman Express, il faudra à nouveau renforcer un certain nombre de lignes. La situation actuelle n'est pas extraordinaire mais certaines choses plus pertinentes sont à faire. Ce n'est pas spectaculaire mais ce sont quand même de belles améliorations qui sont envisagées. Au lieu de réduire l'offre de 2%, ils pourraient l'augmenter de 1%.

Un député (PLR) pense qu'il faudrait raccourcir les lignes de bus et les rabattre sur les lignes de trams. Cela permettrait de justifier une offre un peu plus élevée sur les lignes de tram. Il aimerait savoir ce qu'il en sera de la ligne 37, sachant que cela lui paraît difficile d'un point de vue pratique. Si le rabattement se faisait à Bernex, ils seraient alors en saturation.



## Séance du 24 mai 2016

Le président propose d'entendre les groupes avant de passer à l'entrée en matière.

Un député (UDC) déclare que le PL est indispensable selon son groupe. Il convient d'entrer en matière.

Un député (Ve) rappelle qu'ils ont déposé un projet de loi pour avoir une parité entre ce qui est demandé aux usagers et ce qui est demandé aux TPG pour augmenter l'offre.

Un député (PDC) annonce que son groupe entrera en matière et pense que c'est un minimum pour rétablir les prestations d'avant 2015. Ils auraient pu faire plus pour la ré-augmentation des tarifs, selon lui, pour rétablir ces prestations. Par rapport à la dernière présentation qui portait sur une série d'améliorations à venir en cas de hausse des tarifs, il avait compris que dans la première présentation, il n'y avait pas d'amélioration des prestations mais que l'on revenait à 2014 et lors de la dernière séance, il a eu l'impression qu'il y avait des améliorations par rapport à la situation antérieure. Il aimerait des éclairages là-dessus.

M. Favre déclare que sans modification tarifaire, il y aura une poursuite de la baisse de 2%, en respect du contrat de prestation prévu. S'il y a une hausse des tarifs cependant, ils sont en cours de rédaction du rapport d'étapes mais 1% de prestations supplémentaire seront mises en place et les TPG renonceraient à couper ce qu'il était prévu de couper, ce qui signifie qu'ils renonceraient à la baisse de 2% envisagée. Ils ajouteraient 1% d'offre supplémentaire.

Le député (PDC) déclare que l'espacement des arrêts au centre-ville a été évoqué. Il comprend cette mesure pour améliorer la ligne 12 mais au niveau politique, il signale que c'est le genre de projet qui pourrait faire réagir l'Avivo.

M. Favre déclare qu'il s'agit d'un seul arrêt sur la ligne 12 en lien avec les travaux de Chêne Bougeries qui perturbent le trafic. Cet arrêt ferait l'objet d'un repositionnement. Il remarque qu'il faudrait supprimer trois arrêts pour gagner une rame de vitesse commerciale.

Un député (MCG) souligne que le MCG n'entrera pas en matière sur le PL. Un contrat de prestation a été estimé valable par le Grand Conseil et il convient de l'appliquer. Ils ont soutenu l'initiative de la baisse des tarifs et ils estiment que même si les TPG ont essayé de faire des recherches d'économies et d'efficience, ils peuvent faire mieux et ce, sans augmenter les tarifs pour les usagers. C'est sur l'ensemble des propositions qui ont été faites qu'ils aimeraient que les TPG travaillent.

Un député (PLR) déclare que le PLR admet ce renoncement à la baisse et ils se contenteront de ce +1% par rapport à ce qui était prévu. Un assainissement tarifaire est proposé par rapport au désordre actuel. Une véritable structure sera nécessaire en 2019 avec l'ouverture du CEVA et il faudra se décider sur ce point. Il y aura une modification probable de la structure même des tarifs et des prestations.

Un député (Ve), sur les +1% de hausse de l'offre, se demande si c'est +1% par rapport à la baisse qui a eu lieu ou si la situation antérieure sera rétablie et à cela s'ajouteront les 1%.

M. Favre déclare qu'ils seront à -4% par rapport à la situation antérieure avec ce contrat. Les choses ne sont pas parfaitement mathématiques mais il est vrai que le +1% rattrape en fait une baisse.

Une députée (S) déclare que le vote socialiste sera panaché, avec une acceptation et deux refus. Il s'agit d'une hausse de l'offre qui ne revient pas aux tarifs qui prévalaient avant la baisse des tarifs et d'ailleurs, certains voient une baisse avec la carte journalière notamment. Il faut qu'il y ait clairement une hausse des prestations selon eux. Ce vote sur ce PL se fait dans l'attente de l'acceptation du PL des Verts. La volonté populaire a été exprimée sachant que la population s'est prononcée pour avoir une baisse des tarifs et non pas une baisse des prestations. C'est le rôle de l'Etat, à travers une politique publique, d'encourager l'utilisation des TPG pour un maintien de l'offre et d'une diminution des tarifs. La volonté politique du parti socialiste est un maintien de l'offre, une baisse des tarifs afin d'arriver finalement à une gratuité des transports publics, à terme. Le péage urbain était une piste envisageable dans ce cadre, mais c'est un autre débat.

**Le président fait voter l'entrée en matière sur le PL 11805.**

Pour : 9 (1 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 6 (1 EAG, 2 S, 3 MCG)

Abstention : -

**L'entrée en matière sur le PL 11805 est acceptée.**

**Le président procède au deuxième débat.**

Le président fait voter l'art. 19 al. 2 let. j (nouvelle teneur), dont il fait lecture au préalable.

**Art. 19 al. 2 let. j (nouvelle teneur)**

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 3 (3 MCG)

Abstentions : 4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)

**L'art. 19 al. 2 let. j (nouvelle teneur) est accepté.**

Le président fait voter l'art. 36 al. 1 let. a dont il fait lecture.

**Art. 36 al. 1 let. a**

Pas d'opposition, adopté.

Il met ensuite aux voix l'art. 36 al. 3 (nouvelle teneur).

**Art. 36 al. 3 (nouvelle teneur)**

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 6 (1 EAG, 2 S, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

**L'art. 36 al. 3 (nouvelle teneur) est accepté.**

Le président propose de voter l'art. 36 dans son ensemble.

**Art. 36**

**Pas d'opposition, adopté.**

Il fait ensuite voter l'art. 1 souligné, dans son ensemble.

**Art. 1 modifications**

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 6 (1 EAG, 2 S, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

**L'art. 1 souligné est adopté.**

Le président met aux voix l'art. 2 souligné qui concerne l'entrée en vigueur.

**Art. 2 entrée en vigueur**

**Pas d'opposition, adopté.**

**Le président annonce le troisième débat.****Le président met aux voix le PL 11805 dans son ensemble.**

Pour : 8 (1 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)

Contre : 6 (1 EAG, 2 S, 3 MCG)

Abstention : 1 (1 Ve)

**Le PL 11805 est adopté.**

*Catégorie II, 50 minutes.*

**Conclusions**

Mesdames et Messieurs les députés, nous constatons au quotidien que les effets tarifaires induits par l'IN 156 ont générés des conséquences néfastes tant sur le plan des prestations que sur l'équilibre financiers des TPG.

La communauté tarifaire UNIRESO, dont notre participation est incontournable et le sera encore plus dès l'ouverture du CEVA et du réseau Léman Express nous impose une augmentation des tarifs.

En présentant ce projet de loi, le Conseil d'Etat optimise autant que possible la tarification, mais en restant en deçà des tarifs avant l'IN 156.

Tous les détails de l'analyse très fine nécessaire à l'élaboration de ce PL sont amplement rapportés tant dans les auditions que dans les documents annexes fournis.

La majorité de la Commission des transports vous recommandent d'accepter ce Projet de Loi, sans amendements, tel qu'issu des travaux de la Commission.

*Annexes :*

*1 Présentation par le Département du PL*

*2 Présentation commune TPG et UNIRESO*

*3 Tableau de comparaison des prix*

## **Projet de loi (11805)**

### **modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)**

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

#### **Art. 1 Modifications**

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

#### **Art. 19, al. 2, lettre j (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Sous réserve des compétences du Grand Conseil, du Conseil d'Etat et de  
l'autorité compétente de la Confédération suisse en matière d'exploitation de  
lignes de transports de voyageurs, le conseil d'administration est investi des  
pouvoirs les plus étendus pour la gestion des TPG et a notamment les  
attributions suivantes :

- j) il approuve les tarifs de transport établis par la Communauté tarifaire  
intégrale, qui avise immédiatement le Conseil d'Etat de tout projet  
d'augmentation de tarif;

#### **Art. 36, al. 1, lettre a, et 3 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Sont soumis à l'approbation du Grand Conseil sous forme d'un projet de loi :

- a) le contrat de prestations et ses avenants éventuels entre les TPG et l'Etat,  
y compris les montants des contributions financières de l'Etat qui sont  
fixées, par tranches annuelles, pour la durée totale du contrat;

<sup>3</sup> Le Grand Conseil adopte les tarifs de transport applicables aux entreprises  
participant à la communauté tarifaire intégrale, dont les Transports publics  
genevois font partie, à l'exclusion des tarifs 1<sup>re</sup> classe, pour l'ensemble du  
réseau urbain et régional cantonal. Les propositions de tarifs sont transmises  
au Conseil d'Etat par la communauté tarifaire intégrale pour qu'il se détermine  
et soumette les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi,  
à l'exclusion des tarifs 1<sup>re</sup> classe. Ces tarifs sont les suivants :

Saut de puce, 1/1	2,20 F
Saut de puce, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	2,00 F
Saut de puce, AVS	2,00 F
Saut de puce, AI	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/1	3,20 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	2,20 F
Billet Tout Genève 1 heure, AVS	2,20 F
Billet Tout Genève 1 heure, AI	2,20 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1	8,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AVS	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AI	5,60 F
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38 F
Abonnement mensuel Tout Genève, adulte	75 F
Abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	49 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AVS	49 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AI	49 F
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	107 F

---

Abonnement annuel Tout Genève, adulte	550 F
Abonnement annuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	440 F
Abonnement annuel Tout Genève, AVS	440 F
Abonnement annuel Tout Genève, AI	440 F
Abonnement annuel Tout Genève transmissible	990 F

**Art. 2      Entrée en vigueur**

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

# PL 11805 TARIFS UNIRESO

COMMISSION DES TRANSPORTS – 12.04.2016



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

POF 11805-A1.01

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

12.04.2016

## SOMMAIRE

- > BILAN 1 AN APRES
- > CONTEXTE ACTUEL
- > PRINCIPES AYANT ORIENTÉ LA REFONTE TARIFAIRE
- > GRILLE TARIFAIRE PROPOSÉE
- > MODIFICATIONS LÉGALES



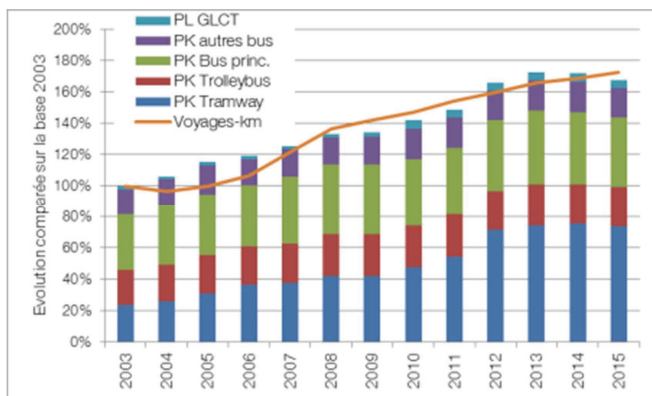
## BILAN I

- PERTE CONSÉQUENTE DE RECETTES DE L'ORDRE DE 10 MILLIONS F SUR L'ANNÉE 2015 POUR LES OPÉRATEURS GENEVOIS
- CHIFFRE D'AFFAIRES 2015 UNIRESO : 147,5 MILLIONS F, EN DIMINUTION DE PLUS DE 6 % PAR RAPPORT À CE QUI ÉTAIT PRÉVU SUR LA BASE DES TARIFS PRÉVALANT AUPARAVANT
- CE MANQUE À GAGNER POUR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORT EST LÉGÈREMENT PLUS FAIBLE QUE PRÉVU (INITIALEMENT ESTIMÉ À 12 MILLIONS F / 0.8% D'ECART AU FINAL)
- LE LÉGER DIFFÉRENTIEL OBSERVÉ TÉMOIGNE DE LA DIFFICULTÉ DE PRÉVOIR PARFAITEMENT LE COMPORTEMENT DES USAGERS DANS LE CADRE D'UNE MODIFICATION AUSSI PROFONDE DES PRIX ET DE LA STRUCTURE TARIFAIRE DES TITRES DE TRANSPORT
- CELA N'EST PAS DÛ À L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE NOUVEAUX USAGERS DES TRANSPORTS COLLECTIFS



## BILAN II

- PAS D'IMPACT SUR LA FRÉQUENTATION
  - Indicateurs TPG : l'évolution de la fréquentation (voyages-km) n'est pas influencée par la baisse tarifaire



## BILAN III

### > ET PAS DE "VRAIS" NOUVEAUX CLIENTS

#### > 2015:

- Env. 109'000 clients abonnés annuels, soit **près de 17'000 abonnés annuels** vs. 2014 (moyenne des 10 dernières années: environ +4'000 abonnés/an)
- mais env. **-19'500 abonnés mensuels**

#### > 109'175 CLIENTS ABONNÉS ANNUELS, DONT :

- 72% de renouvellement (déjà clients annuels): 78'500
- Environ 17'500 transferts d'abonnements mensuels vers annuels
- 13'000 nouveaux clients annuels, dont :
  - ⇒ 4'000 nouveaux clients « naturels » (augmentation population, actions commerciales/marketing...)
  - ⇒ 3'800 transferts occasionnels -> annuels (acheteurs intensifs billets/cartes)
  - ⇒ 5'200 nouveaux clients
    - Dont **1040 nouveaux clients grâce à la diminution des tarifs** (20%), soit une recette supplémentaire de 486'000 CHF



## BILAN IV

### > COMME LE DÉFICIT N'A PU ÊTRE INTÉGRALEMENT COMPENSÉ FINANCIÈREMENT PAR L'ÉTAT, PLUS PARTICULIÈREMENT EN CE QUI CONCERNE LES TPG, UNE DIMINUTION DE L'OFFRE DE PRÈS DE 5 % AURA ÉTÉ MISE EN ŒUVRE ENTRE 2014 ET 2016

### > CETTE DIMINUTION DE L'OFFRE S'EST NOTAMMENT TRADUITE DÈS DÉCEMBRE 2014 PAR UNE RÉDUCTION DE L'AMPLITUDE DES HEURES DE POINTE DU SOIR SUR LE RÉSEAU BUS ET TROLLEYBUS, AINSI QU'UNE DIMINUTION DE L'OFFRE EN HEURE CREUSE SUR LE RÉSEAU DE TRAMWAYS POUR LE CHANGEMENT D'HORAIRE DE DÉCEMBRE 2015.



## CONTEXTE ACTUEL

- > **FIN 2016 : AUGMENTATION NATIONALE DE + 3%**
- > **PROGRESSION SUPPLÉMENTAIRE DES TARIFS NÉCESSAIRE, AFIN DE GÉNÉRER DES RECETTES SUFFISANTES POUR PERMETTRE :**
  - 1) **DE SÉCURISER L'ÉQUILIBRE FINANCIER DES TPG A LONG TERME**
  - 2) **DE STOPPER LA RÉDUCTION DES PRESTATIONS**
  - 3) **DANS LA MESURE DU POSSIBLE, UN DÉVELOPPEMENT DES PRESTATIONS, EN APPLICATION DU SCÉNARIO B DU PDT 2015-2018 → FONCTION DE LA MARGE DE MANŒUVRE DES TPG ET DES APPORTS COMMUNAUX**



## DES TARIFS PARMIS LES PLUS BAS EN SUISSE ET EN EUROPE

Prix en franc suisse, basé sur l'indice de parité pouvoir d'achat en 2014, selon l'OCDE  
<http://www.oecd.org/fr/std/prix-ppa/>.

Ville	Billet 1 heure		Abo. mensuel	Différentiel GE	Abo. annuel	Différentiel GE	Abo. mens. senior	Différentiel GE	Abo. ann. senior	Différentiel GE
Genève - Unireso	3.0		70		500		45		400	
Zurich - ZVV	4.3	+43%	84	+20%	756	+51%				
Bâle - TNW	4.6	+53%	76	+9%	760	+52%	62	+38%	620	+55%
Berne - Bernmobil	4.4	+47%	77	+10%	770	+54%	59	+31%	590	+48%
Lausanne - Mobilis	3.6	+20%	72	+3%	720	+44%	65	+44%	650	+63%
Lyon (F)	3.0	0%	100	+43%	1045	+109%	50	+11%	549	+37%
Oslo (NO)	4.4	+46%	99	+41%	985	+97%	49	+9%	493	+23%
Karlsruhe (D)	4.0	+33%	97	+39%	1013	+103%	71	+57%	846	+112%
Freiburg im B. (D)	3.8	+28%	94	+34%	940	+88%				
Edimbourg (UK)	2.9	-3%	104	+49%	1219	+144%				



## PRINCIPES TARIFAIRES I

- **MAINTENIR UN NIVEAU DE PRIX GLOBALEMENT INFÉRIEUR À CELUI PRATIQUÉ AVANT LA MISE EN ŒUVRE DE L'IN 146, TOUT EN GÉNÉRANT UN NIVEAU DE RECETTES SUFFISANT POUR RÉPONDRE AUX EXIGENCES NATIONALES ET STOPPER LA RÉDUCTION DES PRESTATIONS OPÉRÉES ACTUELLEMENT SUR LE RÉSEAU TPG**
- **RENDRE LES TARIFS PLUS SIMPLES, LISIBLES ET COHÉRENTS EN SUPPRIMANT LES TITRES DE TRANSPORTS TRÈS PEU UTILISÉS**
- **FACILITER L'ACQUISITION DE CERTAINES TITRES DE TRANSPORT AUX DISTRIBUTEURS AUTOMATIQUES DE TITRES DE TRANSPORT (ABONNEMENT HEBDOMADAIRE)**
- **RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DE CERTAINS TITRES ENCOURAGEANT L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS (CARTE JOURNALIÈRE)**



## PRINCIPES TARIFAIRES II

- **CORRIGER LE RAPPORT ENTRE LES PRIX DES ABONNEMENTS MENSUELS ET ANNUELS AFIN D'ÉQUILIBRER LES VENTES D'ABONNEMENTS (ACTUELLEMENT RATIO DE 7,14 POUR LES ADULTES – 70 F / 500 F – ALORS QUE CELUI-CI SE SITUE ENTRE 8 ET 10, DANS LES COMMUNAUTÉS TARIFAIRES SUISSES)**
- **ADAPTER LES MODALITÉS DE VENTE À L'INTRODUCTION DU SWISSPASS (CARTE NATIONALE SANS CONTACT, SUPPORT DE TITRES DE TRANSPORT ET DE SERVICES DIVERS) DÈS DÉCEMBRE 2016 POUR LES ABONNEMENTS UNIRESO, EN TANT QUE PROJET PILOTE AU NIVEAU SUISSE**



## NOUVEAUX TARIFS 2017 : COMPARATIF

Assortiment tarifaire	Grille Unireso avant IN 146	Grille Unireso actuelle	Grille Unireso 2017
Saut de puce 1/1	2.00	2.00	2.20
Saut de puce 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	Non vendu	1.80	2.00
Billet Tout Genève 1 heure 1/1	3.50	3.00	3.20
Billet Tout Genève 1 heure 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	2.50	2.00	2.20
Carte journalière Tout Genève 1/1	10.60	10.00	8.00
Carte journalière Tout Genève 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	7.60	7.30	5.60
Carte dès 9h Tout Genève 1/1	8.00	8.00	supprimé
Carte dès 9h Tout Genève 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	5.60	5.60	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	Non vendu	23	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève senior + AI	Non vendu	23	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38	38	38
Abonnement mensuel Tout Genève adulte	70	70	75
Abonnement mensuel Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	45	45	49
Abonnement mensuel Tout Genève senior + AI	50	45	49
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	110	100	107
Abonnement annuel Tout Genève adulte	700	500	550
Abonnement annuel Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	450	400	440
Abonnement annuel Tout Genève senior + AI	500	400	440
Abonnement annuel Tout Genève transmissible	1100	900	990



## NOUVEAUX TARIFS 2017 : IMPACT SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES

	2017	2018
Chiffre d'affaires selon contrat en cours	151'109'009 F	153'679'859 F
CA envisagé avec adaptation tarifaire	159'315'171 F	162'196'952 F
CA supplémentaire généré	8'206'162 F	8'517'093 F
CA supplémentaire en %	5,43 %	5,54 %



## MODIFICATIONS LEGALES

### ART. 1 MODIFICATIONS

- > LA LOI SUR LES TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS (LTPG) (H 1 55), DU 21 NOVEMBRE 1975, EST MODIFIÉE COMME SUIT :

### ART. 19, AL. 2, LET. J (NOUVELLE TENEUR)

- > J) IL APPROUVE LES TARIFS DE TRANSPORT ÉTABLIS PAR LA COMMUNAUTÉ TARIFAIRE INTÉGRALE GENEVOISE, QUI AVISE IMMÉDIATEMENT LE CONSEIL D'ETAT DE TOUT PROJET D'AUGMENTATION DE TARIF;

### ART. 36, AL. 3 (NOUVELLE TENEUR)

- > <sup>3</sup> LE GRAND CONSEIL ADOPTE LES TARIFS DE TRANSPORT APPLICABLES AUX ENTREPRISES PARTICIPANT À LA COMMUNAUTÉ INTÉGRALE GENEVOISE, DONT LES TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS FONT PARTIE, À L'EXCLUSION DES TARIFS 1<sup>RE</sup> CLASSE, POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU URBAIN ET RÉGIONAL CANTONAL. LES PROPOSITIONS DE TARIFS SONT TRANSMISES AU CONSEIL D'ETAT PAR LA COMMUNAUTÉ TARIFAIRE INTÉGRALE GENEVOISE POUR QU'IL SE DÉTERMINE ET SOUMETTE LES TARIFS PROPOSÉS AU GRAND CONSEIL SOUS FORME D'UN PROJET DE LOI, À L'EXCLUSION DES TARIFS 1<sup>RE</sup> CLASSE. CES TARIFS SONT LES SUIVANTS :



## MERCI DE VOTRE ATTENTION



## GRILLE TARIFAIRE PROPOSÉE

Assortiment tarifaire	Grille Unireso actuelle	Grille Unireso 2017
Saut de puce 1/1	2.00	2.20
Saut de puce 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	1.80	2.00
Billet Tout Genève 1 heure 1/1	3.00	3.20
Billet Tout Genève 1 heure 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	2.00	2.20
Carte journalière Tout Genève 1/1	10.00	8.00
Carte journalière Tout Genève 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	7.30	5.60
Carte dès 9h Tout Genève 1/1	8.00	supprimé
Carte dès 9h Tout Genève 1/2 (6-16 ans révolus, abo 1/2, AVS, AI)	5.60	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	23	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève senior + AI	23	supprimé
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38	38
Abonnement mensuel Tout Genève adulte	70	75
Abonnement mensuel Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	45	49
Abonnement mensuel Tout Genève senior + AI	45	49
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	100	107
Abonnement annuel Tout Genève adulte	500	550
Abonnement annuel Tout Genève junior (6-25 ans révolus)	400	440
Abonnement annuel Tout Genève senior + AI	400	440
Abonnement annuel Tout Genève transmissible	900	990

## Audition commission des transports 26.04.2016

Christophe Clivaz, Président ai TPG  
Christoph Stucki, Président unireso

1



## Audition présidents tpg et unireso

### PL 11805 modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)

- Objectifs tarifaires à court et moyen termes
- Objectifs à plus long terme, horizon 2019 RER
- Résumé des mesures proposées
- Contraintes de programmation des opérateurs
- Résultats recettes unireso 2015
- Evaluation des recettes 2017 – 2018 vs Contrat Prestations
- Questions de la CT du 12.04.2016 (transmises par DGT)
- Questions des commissaires

2



## Objectifs tarifaires à court et moyen termes

- Equilibrer l'assortiment et la gamme pour la rendre plus cohérente, plus compréhensible et plus lisible pour les clients
- Maintenir les acquis de l'initiative IN-146
- Limiter voir éviter les achats scindés entre couronne et zone Tout GE
- Améliorer l'interdépendance des produits en rééquilibrant la concurrence/cannibalisation entre produits de l'assortiment
- Améliorer les recettes et par conséquent l'équilibre financier pour les partenaires afin de permettre aux opérateurs, plus particulièrement aux TPG, de poursuivre l'amélioration de leur offre.
- Appliquer les recommandations de l'OFT et de la branche des transports collectifs, notamment l'adaptation de +3%
- Limiter la diminution de recette par les TPG suite à la modification dynamique de la clé de répartition

3

## Objectifs à plus long terme, horizon 2019 RER

- Anticiper le besoin de recettes supplémentaires prévisibles avec la mise en service du RER (12 à 15 mio CHF)
- Tenir compte du besoin de cohérence entre le développement d'OuRA et l'intégration des projets nationaux (Abo modulable, Ticket modulable) et ETMR (tarif régional Léman Express)

4

## Résumé des mesures proposées

- Cette adaptation de tarif génère une augmentation des recettes de l'ordre de 5.43% déjà en 2017.
- Elle prévoit une augmentation de l'ensemble des prix pour les adultes (1ère fois depuis 14 ans concernant l'abonnement mensuel) tout en préservant l'essentiel des acquis de l'IN146, notamment pour les clients séniors qui ont toujours droit au tarif réduit sur les titres occasionnels (billets et cartes journalières).
- Elle corrige partiellement le rapport entre les prix des abonnements annuels vs mensuels à un facteur de 7.33 pour les adultes et 8.97 pour les tarifs réduits, en comparaison à la pratique des autres communautés tarifaires suisses dont le rapport se situe entre 8 et 9.
- Enfin se veut plus simple et plus lisible pour le client ; les abonnements hebdomadaires (seront vendus sur les automates), au chiffre d'affaires très faible, sont limités aux seules ventes de titres transmissibles, et le prix des cartes journalières baisse au niveau de celui des cartes dès 9h qui sont, elles, supprimées.

5

## Contraintes de programmation des opérateurs

### Pour CFF, TPN :

- modification de tarif général, annonce jusqu'au 30 juin N pour décembre N
- modification du zonage mineure pour décembre N, annonce jusqu'au 30 avril N
- modification du zonage majeure pour décembre N à confirmer avec Partner Management CFF sur base d'éléments concrets (préannonce octobre - novembre N-1, demande d'offre et décision de programmer novembre - décembre N-1, jusqu'à février N livraison du plan définitif à programmer)

### Pour TPG :

- pour toute modification de tarif ou de zonage, annonce J - 3 mois

### Pour SNCF et tout partenaire lié à ces projets d'adaptation tarifaire :

- veiller à la faisabilité temporelle et technique des variantes proposées.

6

## Résultats recettes unireso 2015

CHF TTC Ventes unireso	2014	2015	2014/15	Commentaires
Billets et cartes	51'705'681	49'260'089	- 4,7%	En quantité +12,6%
Abo hebdo	320'763	368'902	+ 14,2%	
Abo mensuels	39'473'893	38'366'723	- 17,6%	En quantité -16,4%
Abo annuels	52'100'810	49'801'941	- 4,4%	Opportunité de fidélisation En quantité +18,3%
Divers	12'404'197	14'895'138	- 1,9%	Part unireso moins importante sur les titres combinés
Rabais	-8'597'999	-5'227'406	- 39,2%	Suppression de l'ensemble des Grands-Comptes (-3,4mchf de rabais)
Total Net	157'314'253	147'465'386	- 6,3%	-9'800'000 mchf
PFP	160'356'000	146'300'00		Malgré les pertes, budget 2015 atteint (+0.76)

7

## Evaluation des recettes 2017 – 2018 vs CP

	2017	2018
PFP EN COURS (contrat signé)	151'109'009	153'679'859
Projet PFP avec adaptation tarifaire	159'315'171	162'196'952
CA supplémentaire généré	8'206'162	8'517'093
CA supplémentaire en %	5.43%	5.54%

8

## Questions de la CT du 12.04 2016

### **Effet suppression carte journalière dès 09h00 sur heures de pointes :**

- Au vu des statistiques de ventes des Cartes Journalières dès 09h00 les opérateurs considèrent que l'effet d'aubaine pouvant inciter cette clientèle à voyager aux heures de pointe du matin est parfaitement absorbable par l'offre. L'impact de ce report éventuel de clients est marginal.

### **Plus d'actions marketing pour la Carte Famille :**

- Les actions de marketing sur cartes familles sont portées par CFF, qui sont peu enclin à promouvoir un produit générateur de baisse de recette. Ce n'est pas un produit unireso. Mais la communication unireso met systématiquement ce produit en avant lorsqu'une occasion se présente (information tarifs, site internet, etc.).

### **Retour à l'ancien tarif :**

- On peut estimer un gain de CHF 10'000'000 avec un retour à l'ancien tarif.
- Cette recette permettrait de redynamiser l'offre.

## Politique commerciale des TPG

### **Politique grand compte :**

- TPG n'offrent plus de rabais mais continuent leurs relations avec les grands comptes (via le développement du Swisspass et d'une plateforme webshop, mais aussi via l'information sur les titres de transports existants et le réseau. Par exemple : participation aux journées des entreprises ziplo, zimeysa, etc).
- TPG continuent leurs relations avec les communes mais comme les grands comptes n'offrent plus de rabais.

### **Politique point de vente des tpg et commission sur vente :**

- Commission de vente 3,5%.
- Gros travail a été effectué ces 2 dernières années pour améliorer la qualité de notre réseau revendeurs (100 à ce jour).

### **Ventes par SMS :**

- Forte augmentation des clients SMS, près de 4 millions de SMS pour un CA de KCHF 10'800 en 2015. 22% des clients occasionnels en 2015.

## Bilan 2015 : développement du réseau

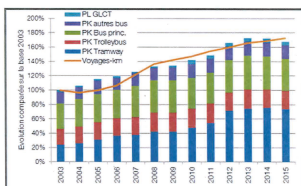
**PK -2,5%**

**VKM +2,5%**

**V +1,5%**

• La fréquentation (vkm) n'est pas affectée par l'optimisation de l'offre (pk). Le rendement du réseau (tx d'occupation) confirme sa hausse de 2014 (en baisse de 2009 à 2013), et reprend quasiment 1%.

• La baisse tarifaire n'a pas affecté de manière significative la fréquentation.



## Bilan 2015: comportement clients

- **109'130 clients annuels** en 2015 (+ 16'850 = + 18,3%), dont:
  - 84'030 renouvellements d'abonnements
  - 18'000 transferts d'abonnements mensuels vers annuels
  - 3'500 nouveaux clients « naturels » (aug pop., actions commerciales/mktg...)
  - 3'300 transferts occasionnels -> annuel (acheteurs intensifs billets/cartes)
  - 319 nouveaux clients annuels avec tarification IN146
  
- **118'505 clients mensuels** en 2015 (-19'504 = - 14% vs 2014)
  - environ 18'000 transferts mensuels vers annuels
  - environ 1'500 transferts mensuels vers billets
  
- environ **204'450 clients occasionnels** (+ 7'450 vs 2014)

## Questions des commissaires

?

## Comparatif

## Tarifs actuels, exprimés en CHF aux taux de change OCDE fin 2015

Ville	Billet 1 heure	Différentiel GE	Abo. mensuel	Différentiel GE	Abo. annuel	Différentiel GE	Abo. mens. senior	Différentiel GE	Abo. ann. senior	Différentiel GE
Genève - Unireso	3		70		500		45		400	
Zürich - ZVV	4.3	43%	84	20%	756	51%				
Bâle - TNW	4.6	53%	76	9%	760	52%	62	38%	620	55%
Berne - Bernmobil	4.4	47%	77	10%	770	54%	59	31%	590	48%
Lausanne - Mobilis	3.6	20%	72	3%	720	44%	65	44%	650	63%
Lyon (F)	1.94	-35%	65	-7%	683	37%	33	-28%	359	-10%
Oslo (NO)	3.38	13%	77	9%	766	53%	38	-15%	383	-4%
Karlsruhe (D)	2.48	-17%	60	-14%	629	26%	44	-3%	525	31%
Freiburg im B. (D)	2.38	-21%	58	-17%	583	17%				
Edimbourg (UK)	2.21	-26%	79	13%	926	85%				

## Comparatif

### Nouveaux tarifs, exprimés en CHF aux taux de change OCDE fin 2015

Ville	Billet 1 heure	Différentiel GE	Abo. mensuel	Différentiel GE	Abo. annuel	Différentiel GE	Abo. mens. senior	Différentiel GE	Abo. ann. senior	Différentiel GE
Genève - Unireso	3.2		75		550		49		440	
Zurich ZVV	4.3	34%	84	12%	756	37%				
Bâle TNW	4.6	44%	76	1%	760	38%	62	27%	620	41%
Berne - Bernmobil	4.4	38%	77	3%	770	40%	59	20%	590	34%
Lausanne - Mobilis	3.6	13%	72	-4%	720	31%	65	33%	650	48%
Lyon (F)	1.94	-39%	65	-13%	683	24%	33	-33%	359	-18%
Oslo (NO)	3.38	6%	77	2%	766	39%	38	-22%	383	-13%
Karlsruhe (D)	2.48	-23%	60	-19%	629	14%	44	-11%	525	19%
Freiburg im B. (D)	2.38	-26%	58	-22%	583	6%				
Edimbourg (UK)	2.21	-31%	79	6%	926	68%				



*Date de dépôt : 7 juin 2016*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Pascal Spuhler**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Même si ce projet de loi est conforme aux règles nouvellement mises en vigueur par l'IN 146, puisque toute modification tarifaire doit passer par un projet de loi, le MCG s'oppose à cette proposition d'augmentation des tarifs TPG.

En effet, nous estimons qu'il est beaucoup trop tôt avant d'envisager une éventuelle augmentation des tarifs, alors que l'IN 146 a été plébiscitée par la population.

La proposition venant du Conseil d'Etat d'augmenter déjà les tarifs, alors que le vote populaire exprimait clairement une volonté de maintenir des tarifs tels qu'ils sont actuellement, démontre que le Conseil d'Etat ne porte que très peu d'importance au «vox populi».

On vient nous dire qu'il n'y a, dans les faits, pas d'augmentation de la clientèle, contrairement aux promesses de l'AVIVO et qu'il n'y a donc pas eu d'apports importants de nouveaux clients des transports publics. Mais qu'il y a eu 17 000 nouveaux abonnés en 2015 en comparaison à l'année 2014 et qu'en moyenne sur les dix dernières années, il y a eu 4000 abonnés supplémentaires par an.

En réalité, ce que l'on nous propose est d'accepter que les TPG compensent leurs pertes par une diminution des prestations, et une augmentation tarifaire, ce qui ne nous paraît pas du tout rationnel.

Argument que relèvera également M. Spielmann, représentant et président de l'AVIVO, que la commission auditionnera.

Le département vient nous dire que le bilan de l'IN 146 n'est pas mirobolant puisque le rapport de gestion des TPG a permis d'avoir tous les bilans des opérateurs et que le coût de la réduction tarifaire a été évalué à 10 millions de francs sur l'année 2015. Mais on doit quand même préciser que les premières estimations de perte avoisinaient les 16 millions de francs. Donc,

finalement, par rapport au plan financier pluriannuel Unireso, actualisé dans le cadre des contrats de prestation pour les TPG, on constate que grâce à une recherche d'optimisation on obtient de meilleurs résultats.

C'est exactement dans ce sens que le MCG aimerait que les TPG fassent encore des efforts et recherchent toutes les possibilités d'économies et d'optimisation.

Nous pensons qu'il y a de réelles économies en optimisant l'efficacité des lignes de campagne, afin que celle-ci ne soient plus sillonnées avec des bus gigantesques vides ou quasi vides, qu'espacer les cadences de certaines lignes à certaines heures de la journée ou de la soirée par 1 ou 2 minutes supplémentaires n'est pas péjorant.

Est-ce que les TPG ont essayé d'augmenter le rendement de la sous-traitance des lignes frontalières ?

Est-ce que les TPG ont cherché à faire des économies substantielles en offrant au personnel salarié, la possibilité d'obtenir une diminution du temps de travail de x pourcent des taux horaires, car c'est une demande qui existe au sein des employés de la société ?

Le MCG ne soutiendra pas ce PL. Un contrat de prestations a été estimé valable par le Grand Conseil et il convient de l'appliquer. Le MCG a soutenu l'initiative de la baisse des tarifs et estime que, même si les TPG ont essayé de faire des recherches d'économies et d'efficience, ils peuvent faire mieux et, ce, sans augmenter les tarifs pour les usagers. C'est sur l'ensemble des propositions qui ont été faites qu'ils aimeraient que les TPG travaillent.

Par conséquent, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à ne pas voter ce projet de loi.

Date de dépôt : 7 juin 2016

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Déposée le 1<sup>er</sup> octobre 2010, l'initiative de l'AVIVO (IN 146) intitulée « *Stop aux hausses des tarifs des transports publics* » était refusée par le Grand Conseil lors de sa séance du 13 septembre 2012 par 75 NON contre 0 OUI et 13 abstentions.

En date du 3 mars 2013, 56 % des votant-e-s *approuvaient* pourtant l'initiative désavouant le parlement unanime. Suite à un recours, ce premier vote populaire a été annulé *post hoc*.

En date du 18 mai 2014, la deuxième campagne, intensifiée, des opposant-e-s à une initiative d'autant plus crédible qu'elle avait été acceptée une première fois par le peuple était à *nouveau approuvée* par 54 % des votant-e-s, la majorité populaire désavouant une deuxième fois dans les urnes le parlement unanime.

Cette déconnexion complète entre l'avis unanime du parlement et la volonté populaire manifestée dans les urnes devrait inciter les parlementaires que nous sommes à réfléchir. Et à admettre avec modestie que quand « *la Patrie nous confie ses destinées* » ce n'est pas forcément toujours... ce qu'elle fait de mieux !

Aujourd'hui, les partisans de la hausse de tarif qui nous est proposée martèlent, inlassablement et de manière répétée, que les auteurs de l'initiative avaient prédit une compensation – sous-entendu intégrale – de la baisse de recettes engendrée par la baisse des tarifs par l'accroissement de la fréquentation de nos TPG et de la vente des divers titre de transports.

#### **Pourtant, on ne trouve rien de tel dans l'argumentaire des initiants.**

Ceux-ci y ont systématiquement mis l'accent sur la fixation politique des tarifs, avec un contrôle démocratique via le parlement et la possibilité de référendum populaire, le cas échéant pour remettre en cause ou non une modification à la hausse des tarifs.

**Il coulait de source, tant pour les initiants eux-mêmes, que pour les électeurs-trices ayant voté leur proposition législative, qu'il s'agissait de baisser les tarifs à prestations, pour le moins, égales.**

Mais ceci signifie, dira-t-on, une contribution supplémentaire équivalente, si nécessaire, par le biais du budget de l'Etat et par un financement de la collectivité pris en charge, en dernière instance, par les contribuables via l'impôt.

On m'objectera que les initiants-e-s ne l'ont pas dit, ne l'ont pas inscrit dans le texte de leur initiative, et que rien ne pouvait laisser légitimement croire aux citoyen-ne-s que leur vote en faveur de l'initiative se solderait par une contribution supplémentaire de l'Etat au « pot » du budget des TPG.

### **Rien vraiment ? C'est tout à fait faux !**

Citons le « *Commentaire des autorités* » ayant été resservi – à deux reprises ! – à l'ensemble des électeurs-trices du canton dans la brochure de votation à l'occasion des deux votations populaires en question de 2013 et 2014. Ce texte officiel prédisait une réduction des recettes des TPG se situant « *entre 15 et 20 millions de francs par an à charge de l'Etat* ».

Plus loin, dans le même texte, les « autorités » n'écrivaient-elles pas de plus que « *L'Etat devrait augmenter d'autant sa subvention à l'entreprise, pour éviter notamment que les TPG soient contraints de supprimer des prestations. Au final, c'est le contribuable qui devrait donc supporter cette charge financière supplémentaire* » ?

Ces éléments ont bien sûr, chacun-e le comprend, été mis en avant par les « autorités » à l'époque afin de servir de repoussoir et afin d'inciter les électeurs-trices à rejeter l'initiative populaire de l'AVIVO.

**Eh bien, l'épouvantail n'a pas fonctionné, et il est aujourd'hui malhonnête de renier les propos imprimés et distribués à nos concitoyen-ne-s, par deux fois, à plus de 250 000 exemplaires...**

Aujourd'hui, les mêmes milieux qui étaient opposés à l'initiative, ou une partie d'entre eux du moins, disent le contraire de ce qu'ils ont fait distribuer à un demi-million d'exemplaires à leurs concitoyen-ne-s aux frais de ces derniers :

**Ils affirment** que la réduction de la recette des TPG ne devrait **PAS** être « *à charge de l'Etat* » comme ils l'ont pourtant écrit.

**Ils affirment** que l'Etat, ne devrait **PAS** « *augmenter d'autant sa subvention à l'entreprise* » comme ils l'ont pourtant écrit.

**Ils affirment** que le contribuable ne devrait **PAS** « *supporter cette charge financière supplémentaire* » comme ils l'ont pourtant écrit.

A contrario, ils prétendent faire endosser la facture aux usagers et usagères à travers des baisses de prestations et à travers une nouvelle augmentation des tarifs qui pourrait bien susciter un référendum populaire.

En outre, l'argumentaire des autorités met en avant la perspective que « ... l'Etat ne pourrait probablement pas à la fois assumer les pertes de recettes induites par l'application de l'initiative et en plus investir pour des prestations supplémentaires ». L'idée que l'Etat aurait à « assumer les pertes de recettes » est donc ainsi réaffirmée encore une fois.

**Un constat s'impose donc de manière claire, le souverain, en se prononçant sur l'IN 146 était parfaitement en droit d'attendre que les conséquences de sa décision seraient prises en charge par l'Etat, comme celui-ci l'a laissé entendre, à hauteur d'un montant « entre 15 et 20 millions », selon les évaluations figurant dans le commentaire des autorités s'opposant à l'initiative.**

Or l'exposé des motifs du PL 11805 dont nous débattons l'indique : « les réductions tarifaires introduites en décembre 2014 conduiront, selon les estimations réalisées par Unireso en octobre 2015, à une perte conséquente de recettes de l'ordre de 10,7 millions de francs sur l'année 2015 pour les opérateurs genevois ».

Il convient de relever que ce montant est de l'ordre de la moitié seulement du montant maximum prédit par les autorités au moment des votations populaires sur l'IN 146 !

Il est d'autant plus problématique de ce fait de considérer que l'Etat ne serait pas en mesure d'assumer la couverture de ce montant.

**Le fort modeste « cadeau » en question aux usagers-ères des TPG, se monte à moins de 2% du gigantesque cadeau fiscal imaginé dans le cadre de la RIE3 genevoise et fait aux grandes entreprises établies dans ce canton et à leurs actionnaires !**

Pour conclure ce rapport, je me permets de formuler cinq remarques :

- Le président de l'AVIVO, notre ancien collègue Jean Spielmann, entendu par notre Commission des transports en tant que représentant des initiants, a relevé à juste titre qu'il était problématique de voir les usagers-ères et les citoyen-ne-s confrontés à des baisses significatives et successives de l'offre de prestations des TPG, simultanément à une hausse des tarifs.

L'exposé des motifs du PL qui nous est soumis détaille les baisses de l'offre en question : 2,5% sur les trois premiers trimestres 2015, 4% en 2016, etc. On est confronté à une baisse de l'offre supérieure à 6% ! On peut rêver mieux pour faire passer l'augmentation des tarifs.

- Le Conseil d’Etat a, entre autres, invoqué à l’appui de son projet de hausse des tarifs une augmentation tarifaire validée par l’Union des transports publics (UTP) à l’échelon national, de 3%.

A ce sujet, il convient de relever premièrement que la hausse de nos tarifs proposée par le PL dont nous traitons est de l’ordre de 10%, soit plus du triple du chiffre national invoqué. En outre, lors de son audition par notre commission à fin avril, M. Stucki nous a communiqué que « l’aval de “Monsieur Prix” n’a pas encore été obtenue en raison de discussions encore en cours. Ainsi, l’augmentation prévue pourrait être réduite... »

- Lors de nos travaux en commission, un député de l’Entente a posé une très bonne question en demandant « si, à l’introduction de la baisse tarifaire, un meilleur marketing aurait pu être mis en place. En effet, depuis la baisse de tarifs, peu de campagnes de communication ont été entreprises par les TPG pour inciter les gens à prendre les transports publics. »

Et, en effet, on peut légitimement se poser la question. Le fait, démontré ci-dessus, que les initiants n’ont pas promis une compensation des réductions de recettes liées à la baisse des tarifs, ne signifie pas qu’une compensation significativement meilleure n’aurait pas été possible en allant dans le sens de cette observation.

- En outre, s’il y a lieu de saluer divers aspects d’équilibrage, de simplification et de clarification de la grille tarifaire proposée, cela va sans dire – mais cela va sans aucun doute mieux en le disant – que ces aspects positifs de la nouvelle grille tarifaire ne sont pas liés à l’augmentation des tarifs proposée, mais pourraient évidemment être maintenus à niveau tarifaire moyen constant.
- Enfin l’un des arguments invoqués à l’appui de la hausse de tarifs proposée c’est que nos tarifs seraient en comparaison internationale et nationale parmi les plus attractifs de Suisse et du monde.

Si cette déclaration appelle quelques bémols, on peut néanmoins se le demander : cette situation, fruit notamment d’une volonté populaire clairement exprimée, doit-elle impérativement être dégradée?... ou être au contraire défendue avec fierté, comme composante de l’attractivité de notre modeste « métropole » ?

En conclusion, rappelons de quoi nous débattons ici : l’augmentation tarifaire prévue par le projet de loi – qui va à fins contraires de tous nos objectifs écologiques et sociaux – est censée rapporter un peu plus de 8 millions de francs par an qu’on impute aux usagers-ères de nos transports en commun...

Les partisans de la hausse allèguent que celle-ci est indispensable pour renflouer le budget des TPG.

Mais signalons, cela a été rapporté dans d'autres débats dans l'enceinte de notre parlement, que le directeur général de l'AFC a indiqué à la Commission des finances qu'un seul contrôleur fiscal de plus permettait de percevoir 5,3 millions de recettes supplémentaires ! D'autres pistes sont donc possibles.

**Au vu de ces explications, je vous prie, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de refuser la hausse des tarifs proposée et de renvoyer le PL 11805 à l'expéditeur en lui demandant de trouver d'autres pistes pour financer le rétablissement et le maintien des prestations à la population dans le domaine vital de la mobilité collective.**