

Date de dépôt : 6 juin 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

a) PL 11888-A Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

Rapport de M. Bernard Riedweg (page 1)

b) PL 11889-A Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

Rapport de majorité de M. Bernard Riedweg (page 1)

Rapport de première minorité de M. Mathias Buschbeck (page 13)

Rapport de seconde minorité de M^{me} Caroline Marti (page 15)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Bernard Riedweg

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports (ci-après la « commission ») a consacré deux séances au traitement des projets de lois 11888 (les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015) et 11889 (rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015) soit les mardis 17 et 24 mai 2016.

Au nom de la commission, le rapporteur de majorité pour les deux PL 11888 et 11889 tient en particulier à remercier les personnes suivantes de leur précieuse contribution aux travaux :

- M. le député Pierre Vanek, Président de la commission
- M. le Conseiller d'Etat Luc Barthassat
- M. David Favre, Secrétaire général adjoint
- M. Matthieu Baradel, Ingénieur DGT
- M. Alexandre Prina, Directeur de la DGT
- M. Benoît Pavageau, Directeur des transports collectifs (DGM)
- M. Cyril Arnold, Economiste
- M. Nicolas Huber, Secrétaire scientifique de commissions
- M^{me} Tina Rodriguez, Procès-verbaliste

PL 11888 approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

PL 11889 approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

Audition de M. Benjamin Vincent, Directeur Finances, et M. Denis Berdoz, Directeur général des TPG.

Le présent rapport de majorité concerne les projets de lois 11888 et 11889 étant donné que les informations se recoupent.

M. Vincent présente le budget 2015 qui mentionne une perte de 16,9 millions alors que dans les comptes 2015, qui ont été approuvés, la perte n'est que de 10,9 millions. Les écarts avec le budget 2015 d'une part et les écarts avec l'année 2014 d'autre part sont importants. La perte de l'exercice résulte de la baisse des revenus des transports entre l'année 2014 et l'année 2015 qui s'élève à 11,1 millions. On enregistre également des écarts sur le poste des frais de personnel qui a augmenté de 21,9 millions entre 2014 et 2015 ; cela s'explique par la dissolution d'une provision sur ce poste qui correspond à des avantages accordés aux pensionnés en lien avec l'assurance-maladie et la gratuité des transports. Les normes IPSAS, qui sont les normes IFRS publiques, s'appliquent aux TPG et donnent lieu à cette variation de la provision qui a été dissoute. Les droits du sillon ont passablement marqué l'année 2015 car ils sont devenus monétaires ce qui a pour conséquence que 14 millions apparaissent dans les charges en 2015. Le montant du droit du sillon a été évalué à 21 millions dans le budget.

Suite à la baisse des tarifs, M. Vincent ajoute que les abonnés mensuels ont basculé vers les abonnements annuels. On remarque que les usagers ont bien compris l'évolution des tarifs car le nombre des abonnements mensuels baisse au profit des titres individuels ou des cartes journalières d'une part ou tickets traditionnels d'autre part.

M. Berdoz confirme que le mécanisme de basculement s'explique effectivement par le fait que les personnes ont compris qu'il était plus avantageux de souscrire à un abonnement annuel ou à un titre individuel.

Concernant le coût du contrôle des usagers, une partie des contrevenants n'achètent pas leur titre de transport. Le chiffre d'affaires du contrôle des transports est plus bas que ce qui était estimé dans le budget 2015 mais très proche de celui de 2014. Le taux de fraude est de 2,5% ; le nombre de contrôles n'a pas baissé. En ce qui concerne les charges, les frais de personnel sont les plus importants ; le budget 2015 tablait sur 1834 ETP alors que l'effectif est de 1833 ETP ; le pic a été enregistré en 2013 avec 1867 ETP. Les frais de véhicules de 33,7 millions sont conformes aux projections avec un écart de 600'000 francs. Les frais de bâtiments concernent essentiellement le droit du sillon et d'usage. Au niveau de la sous-traitance des transports, le pourcentage est en-dessous du budget avec un taux de 9,2 %, proche de la limite des 10% autorisés. En ce qui concerne la rubrique des charges d'exploitation diverses, elles sont en-dessous du budget à hauteur de 3,4 millions car certains postes comme la communication et le marketing pour des projets n'ont finalement pas été réalisés. Il y a un écart important dans les charges avec les pénalités de l'entreprise Stadler car la commande de ces trams a été repoussée jusqu'en 2017 ; dans ce cadre, une pénalité justifiée a été comptabilisée en fin 2014 due à une planification différée ; cette pénalité a été comptabilisée en grande partie en 2014. D'autres projets ont été décalés dans le temps. Pour le poste pertes sur constats, il contient les contrevenants en lien avec le contrôle du transport car certains n'ont pas laissé d'adresses. Cela est comptabilisé comme une perte, alors que si les montants avaient été perçus, les revenus auraient augmenté.

Les comptes présentés sont des comptes consolidés et incluent l'activité des sociétés TPG Publicité, TPG France et TPG Vélo. Le chiffre d'affaires est passé de 153,6 millions à 142,5 millions soit une diminution de 11,1 millions. Cette baisse de revenus explique en grande partie le résultat négatif des TPG. Les trois indicateurs du contrat de prestations des TPG sont représentés par le taux de couverture global qui correspond à la part de couverture de la vente de titres de transport sur la part de leurs charges. Il est de 47,2% pour un objectif fixé à 42% ; il est donc supérieur à l'objectif, ce qui est positif. Chaque indicateur peut être sanctionné par une pénalité de 300'000 francs s'il n'est pas respecté. Le ratio de contribution cantonal correspond à la part des

contributions par rapport au total des produits ; il se situe en-dessous du maximum ; ce ratio est influencé par la baisse du chiffre d'affaires de la vente des titres de transport. Il s'est fixé à 0,120 pour le coût d'une place par kilomètre ; il est légèrement en-dessous de l'objectif fixé à 0,121.

M. Berdoz précise que les trois indicateurs ont été respectés sachant qu'il faut être en-dessous de l'objectif pour certains et au-dessus pour d'autres.

M. Vincent indique que l'offre de transport a baissé entre 2014 et 2015 mais les voyages-kilomètres ont augmenté malgré la baisse de l'offre. Le suivi des investissements montre qu'ils sont en-dessous de ce qui avait été planifié. Il était prévu d'investir 24 millions mais les TPG ont choisi de décaler dans le temps l'opération TETRA qui concerne l'évolution du système radio sur les trolleybus ; il était prévu d'acquérir de nouveaux trolleybus mais il a été finalement décidé d'augmenter leur durée d'exploitation. En ce qui concerne le bilan, la dette des TPG est toujours très importante; la direction des TPG recherchent des solutions de financements sur les marchés suite à la baisse des taux d'intérêt.

Un député UDC relève qu'en 2015, les TPG enregistrent une perte de 10,9 millions ce qui fait que la contribution de l'Etat de Genève augmente de 14,4 millions à 221,6 millions alors qu'en 2014, le bénéfice s'élevait à 15,4 millions pour une subvention inférieure qui était de 207,2 millions. Il se demande s'il y a une corrélation entre ces deux éléments. M. Vincent confirme qu'il y a une corrélation dans le sens où la baisse des tarifs TPG n'a pas été compensée sauf ceux d'Unireso, mais la subvention cantonale aux TPG a augmenté d'une manière équivalente.

Le même député revient sur les 150 millions qui ont été empruntés à 0,9%. M. Vincent rappelle que les TPG avaient sécurisé 50 % de la somme à hauteur de 80 millions ; ils avaient bloqué cette somme à un taux de 1,8 %. La moyenne du taux d'intérêt effectif se situe entre ces deux taux.

Ce député remarque que le taux de couverture de la caisse de pension est de 60,7% pour un objectif fixé à 80 % en 2040; il se demande si les TPG sont dans l'objectif. M. Vincent répond qu'il est difficile de se prononcer car cela dépend de la conjoncture économique.

Dans un autre registre, M. Barthassat, conseiller d'Etat, déclare que la perte n'a pas été assumée par les TPG sur le plan financier suite à la baisse des tarifs mais l'offre de prestations a diminué pour compenser cette perte.

Un député UDC demande si c'est une bonne stratégie commercialement parlant que de diminuer les tarifs dans un premier temps pour les relever par la suite dans un laps de temps très court. M. Berdoz répond qu'il n'y aura pas une augmentation des tarifs supérieure à ceux prévalant avant leurs baisses; il s'agit

d'un simple rééquilibrage. Le directeur général confirme que cela n'aura pas de conséquences directes pour les TPG et les usagers continueront à utiliser les transports publics.

Un député PLR revient sur les charges de personnel à hauteur de 57,7 % du total des charges d'exploitation. Il se demande si un « benchmarking » a été fait avec Zürich, Berne ou Lausanne. La proportion des charges de personnel lui paraît particulièrement basse. M. Berdoz n'a pas de chiffres de comparaison précis mais il informe que selon le type de véhicules, le nombre de conducteurs change ; un conducteur de tram transporte beaucoup de voyageurs alors qu'un conducteur de bus en transporte moins ; cela peut expliquer la raison pour laquelle le taux de personnel est plutôt bas à Genève.

Un député S mentionne la baisse des prestations de 2,5 % et se demande s'il y a eu une hausse des 5 réclamations. M. Berdoz indique que les chiffres des réclamations sont restés relativement stables.

Dans le cadre du Salon de l'automobile, un député S se demande si les TPG ont une convention en lien avec des offres combinées. Il mentionne également le ralentissement du trafic et les impacts négatifs dus à la présence de cet événement et si la direction du Salon verse une indemnisation pour ces impacts négatifs sur l'exploitation du réseau des TPG. M. Vincent répond par la négative ; il indique que la convention est négociée par rapport à l'offre spécifique pour le Salon de l'automobile. Ces impacts collatéraux négatifs ne sont plus facturés. M. Favre déclare que de manière globale, il a été décidé de renoncer à facturer les nuisances causées par cet événement qui entraînent des impacts négatifs sur le trafic. Il rappelle qu'il y a un encouragement à utiliser les transports en commun dans le cadre du Salon de l'automobile. Le député S déclare que jusqu'en 2015, le Salon réglait une facture mais il a été décidé d'accorder la gratuité.

Un député PLR demande si les nouveaux trolleybus avaient déjà été commandés. M. Berdoz répond négativement et confirme qu'aucun acompte n'a été versé ; M. Vincent ajoute qu'il s'agissait d'une option non activée.

Un député PDC s'interroge sur les indicateurs de suivis en lien avec le projet de loi. La satisfaction générale augmente de 75 points alors que l'offre a diminué. L'indicateur de l'image sociale diminue et il aimerait en connaître les raisons. M. Berdoz explique que c'est la perception valorisante du public actuellement, perception qui avait subi une baisse en 2014.

Le même député aimerait connaître les détails sur le taux des courses non réalisées par un tram sachant que ce taux a augmenté de 11% en raison des intempéries de mai 2015 qui a eu pour conséquence la crue de l'Arve et des travaux de réfection d'une rue. Il se demande en quoi ceci a eu un impact. Un

député PLR lui répond que ce sont les conséquences indirectes à la hauteur du pont du Mont-Blanc qui en sont en grande partie la cause.

Un député PLR souhaite avoir des informations sur le taux d'absentéisme. M. Berdoz confirme que l'absentéisme est de 10% ce qui est très élevé; ce taux dans le secteur des transports publics est à 7 % généralement. Les TPG travaillent sur ce point qui est en diminution depuis quelques mois ; ils ont mis en place un projet d'entreprise pour améliorer la situation.

Un député UDC énonce que la vitesse commerciale a légèrement baissé. Il se demande si les TPG voient d'un bon œil le trafic de motos et de taxis sur les voies réservées aux transports en commun. Cette mesure a été prise en collaboration avec le DETA et les TPG suivent attentivement cette affaire et attendent les premiers résultats pour en tirer les conséquences. Cette décision est importante du point de vue des usagers comme de celui des TPG.

Un député MCG relève qu'il y a visiblement beaucoup de mouvements au niveau du personnel et se demande si les TPG répartissent les places à l'interne; M. Berdoz confirme qu'ils regardent toujours s'il y a des possibilités à répourvoir le poste à l'interne et ensuite le service du personnel sollicite l'Office Cantonal de l'Emploi (OCE). En 2015, les TPG ont eu l'occasion de démontrer qu'ils ont été exemplaires sur ce plan.

Le même député MCG est ravi d'apprendre que de nombreux employés proviennent de l'OCE. Il s'interroge sur les avantages octroyés aux retraités ; il rappelle une affaire en lien avec les avantages des retraités qui a été jusqu'au Tribunal fédéral et il aimerait savoir ce qu'il en est. M. Berdoz déclare que la dernière décision était favorable aux TPG mais la procédure n'est pas encore terminée.

Un député Ve mentionne la perception négative que les chauffeurs ont par rapport aux encolonnements qui aboutissent à l'entassement des véhicules TPG. M. Berdoz confirme que ce phénomène est connu. La régularité du trafic est difficile à obtenir surtout au centre-ville à Genève et cela s'accroît avec les années. Cela est dû au fait que beaucoup d'usagers attendent à l'arrêt et le véhicule perd du temps en faisant monter tous les usagers impatientes. Le véhicule suivant, qui est à l'heure, ne transporte alors que peu de passagers ce qui est un non-sens. Aux TPG, ils disposent de la centrale de régulation qui prend des mesures palliatives consistant à faire rebrousser un véhicule avant son terminus ou de modifier l'horaire d'un bus.

M. Barthassat précise qu'il convient de fluidifier le trafic.

M. Berdoz déclare que plus les véhicules sont proches au départ de la ligne, plus ils risquent de se retrouver l'un derrière l'autre.

Un autre député MCG s'interroge sur le « lease » suédois.

M. Vincent explique que c'est un mode de financement complexe qui permet à l'entreprise de bénéficier d'avantages fiscaux auprès d'autres pays dont la Suède ; les TPG bénéficient de plusieurs millions de francs d'économie sur l'acquisition des trams grâce à cette méthode de financement. Si les TPG ne devaient plus être en mesure de payer les intérêts et les amortissements de leurs emprunts, il ne pourrait y avoir aucune saisie de véhicules étant donné que dans ce cas, les TPG seraient juridiquement protégés ; ce député remarque qu'il y a 21 trams qui sont financés de cette manière. M. Vincent confirme que les TPG ont eu recours à ce type de financement pour bénéficier de réductions fiscales importantes.

Un député PLR pense que pour lutter contre l'entassement des usagers dans un tram, il faudrait leur signaler, par le biais des haut-parleurs, qu'il y a un véhicule qui suit.

Un député Ve s'interroge sur la mise en place des ondes vertes qui ralentissent quelque peu les véhicules TPG ; il se demande quel est l'impact en terme de coûts. M. Berdoz indique que cette mesure a été mise en place récemment. L'effet est nul dans de nombreux cas et parfois légèrement négatifs ; il faudrait encore consacrer un certain nombre de mois pour pouvoir faire un bilan précis. Dans ce cadre, M. Barthassat déclare qu'il y a en fait un gain de temps à certains endroits et à d'autres, l'effet est nul comme sur la route de Chancy. Le bilan n'est donc pas négatif et il est gagnant sur la route de Meyrin.

Un député MCG s'étonne de cet esprit de recherche d'économies sur l'impôt par les TPG en contractant des « lease » suédois ; il a l'impression qu'ils veulent éviter de payer le moindre surplus. M. Barthassat déclare que les TPG sont attentifs aux coûts sachant qu'ils font des pertes ; dans ce cadre, un député PLR indique que ce sont des facilités fiscales accordées par la Suède qui permettent aux TPG de faire des économies. La Suède s'adresse aux collectivités publiques pour vendre son secteur industriel et il ne s'agit donc pas d'un détournement d'impôt. M. Pavageau explique que c'est dans le pays hôte qu'il peut y avoir un impact.

PL 11888

Le président procède au vote d'entrée en matière sur le PL 11888.

Pour : 15 (3 S, 1 EAG, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstention : --

L'entrée en matière sur le PL 11888 est acceptée.

Le président passe au deuxième débat.

Le président procède au vote sur l'article unique des états financiers 2015.

Art. 1 al. 1

Pas d'opposition, adopté.

Art. 1 al. 2

Pas d'opposition, adopté.

Le président fait voter l'article 1 dans son ensemble.

Pas d'opposition, adopté.

Le président passe au troisième débat.

Le président fait voter le PL 11888 dans son ensemble.

Pour : 15 (3 S, 1 EAG, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : --

Abstention : --

Le PL 11888 est adopté dans son ensemble, à l'unanimité de la commission.

Le président présume qu'un même rapporteur sera désigné pour le PL 11888 et le PL 11889 et ouvre le premier débat sur le rapport de gestion 2015.

PL 11889

Un député S déclare que les socialistes approuvent les états financiers 2015 mais sont moins enthousiastes sur le rapport de gestion et notamment suite à la baisse des prestations ; ils ne sont pas contents de cette baisse de 2,5% des prestations des TPG. Ils pensent qu'il convient de changer de cap et c'est pour cela que certains socialistes s'abstiendront et d'autres s'opposeront.

Un député MCG indique que, comme les socialistes, concernant les états financiers, ils les acceptent mais sur la gestion des transports publics et la recherche d'optimisation des prestations, pas assez d'efforts ont été fait. La recherche au niveau de la sous-traitance n'a pas été assez poussée. En outre, il y a eu des propositions de réduire les horaires pour le personnel qui le souhaitait. Les TPG n'ont pas assez cherché à faire des économies. Par conséquent, le MCG s'abstiendra.

Le député Ve déclare que l'offre est en baisse et c'est la première fois d'ailleurs que l'on constate ce phénomène ; il y a moins de trams sur l'ensemble du canton et la situation lui semble unique en Europe en 2015. Le fait de baisser l'offre des transports publics n'est pas adapté et par conséquent il s'opposera au projet de loi.

Le député PDC déclare que son groupe déplore cette baisse de prestations mais il signale qu'il est conscient que c'était pour rechercher des économies suite à la baisse des tarifs voulue par le peuple. Les TPG ont aussi diminué certaines offres qui manquaient d'efficience ; cette régie publique doit agir en fonction de la situation financière imposée par le peuple ce qui n'est pas forcément évident. Le groupe PDC acceptera ce rapport de gestion en espérant que durant les prochaines années, les TPG pourront développer à nouveau leurs prestations.

Un député PLR rappelle qu'il y a eu des situations bien pires notamment en Allemagne, mais effectivement il s'agit d'un cas unique en Suisse. Le PLR déplore cette recherche d'économies qui se répercute sur les usagers sachant que c'est relativement peu dommageable pour le moment. Il rappelle que le peuple veut payer moins cher et en a donc « pour moins cher » ! Il faudrait fixer des tarifs qui soient décents et arriver à quelque chose d'équilibré. Le PLR se battra dans cette direction-là.

Un député UDC ne va pas refaire le panégyrique des récriminations que son parti partage mais ceci provient essentiellement d'une baisse des tarifs et ce sont les utilisateurs des transports publics qui doivent supporter les coûts de la mobilité et non pas le contribuable. En outre, il relève qu'il n'y a eu aucun licenciement et rien que pour cela, le rapport de gestion mérite d'être soutenu.

M. Favre précise que les TPG ont fait un résultat meilleur que prévu ; les TPG sont sous contrat de prestations et ils ont adopté le scénario A suite à la baisse des tarifs. Les mouvements sociaux des TPG sont venus se greffer là-dessus, qui ont abouti à un certain nombre d'accords, ce qui a eu pour conséquence que les TPG ont maintenu leurs effectifs tout en baissant les prestations.

Le président déclare pour EAG qu'il ne votera pas le rapport de gestion ; il pense que la baisse des tarifs était nécessaire et qu'elle devrait se poursuivre. Un soutien devrait se faire en compensation de cette baisse plutôt que la diminution de l'offre de prestations.

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11889.

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

L'entrée en matière sur le PL 11889 est acceptée.

Le président passe au deuxième débat.

Le président fait voter l'article unique du rapport de gestion 2015.

Art. 1 Rapport de gestion

Pour :	7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Contre :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Abstentions :	4 (1 S, 3 MCG)

L'article unique du rapport de gestion est accepté.

Le président passe au troisième débat.

Le président fait voter le PL 11889 dans son ensemble.

Pour :	6 (1 PDC, 3 PLR, 2 UDC)
Contre :	4 (1 EAG, 2 S, 1 Ve)
Abstentions :	5 (1 S, 1 PLR, 3 MCG)

Le PL 11889 est adopté.

Annexes consultables sur internet :

- *Etats financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015* : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11888.pdf>
- *Rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015* : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL11889.pdf>

Projet de loi (11888)

approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois pour l'année 2015;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 14 mars 2016,
décrète ce qui suit :

Article unique Etats financiers

¹ Les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) comprennent :

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

² Les états financiers pour l'année 2015 sont approuvés.

Projet de loi (11889)

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015;
vu les décisions du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 14 mars 2016,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2015 est approuvé.

Date de dépôt : 7 juin 2016

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ SUR LE PL 11889

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite à l'acceptation de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports Publics Genevois », la décision du Conseil d'Etat de mettre un frein au développement de la subventions aux transports publics, et enfin celle du Grand Conseil de ne pas compenser les pertes liées à la baisse des tarifs, la lecture des résultats 2015 des TPG met en lumière les conséquences de ces politiques du pire : après une décennie de développement des TPG, et une augmentation de l'offre de 100%, l'année 2015 marque un virage à 180 degrés pour les usagers et la population genevoise ; l'offre des TPG a en effet diminué de 2,5% entre 2014 et 2015, c'est-à-dire un résultat encore plus mauvais que celui qui avait été planifié (baisse de 2%).

La vitesse commerciale est également en baisse. Alors que la loi fixe un minimum de 18 km/h, la vitesse moyenne s'éloigne encore de cet objectif avec une baisse 0,8%, et s'établit à 16,45. La baisse est même plus sévère encore (baisse 1%) pour les trams et les trolleybus, s'établissant respectivement à 15,18 et 13,69 km/h. En contradiction totale avec les politiques publiques mises en œuvre ailleurs en Europe, les récentes mesures prises par le Conseil d'Etat (ouverture de voies de bus aux deux-roues motorisés, création d'ondes vertes en faveur des voitures, etc.) vont encore péjorer la vitesse commerciale des TPG, au mépris de la loi.

La part modale des transports publics, qui était passée de 25 à 36 % en une décennie, stagne désormais. Concrètement, compte tenu de l'augmentation de la population, cela signifie qu'ils y a plus de passagers dans moins de véhicules. Et ces derniers sont de plus en plus lents.

La conséquence probable de cette baisse d'attractivité des transports publics sera de favoriser un transfert modal en faveur des transports individuels motorisés, finissant de congestionner notre canton.

Les Verts ne peuvent cautionner cette politique à rebours du bon sens et pour toutes les raisons énoncées, le rapporteur de minorité vous invite à refuser le PL 11889.

Date de dépôt : 7 juin 2016

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ SUR LE PL 11889

Rapport de M^{me} Caroline Marti

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le 18 mai 2014, la population du canton de Genève a accepté par 53.8% des voix une baisse des tarifs des transports publics genevois. La majorité de droite du Conseil d'Etat et du Grand Conseil a refusé d'entrer en matière sur une augmentation de la subvention de l'Etat aux TPG provoquant un déficit de près de 11 millions dans les comptes 2015 des TPG et une baisse de l'offre des transports publics de 2.5%.

Le respect de la volonté populaire

Lors du scrutin du 18 mai 2014, la majorité de la population s'est prononcée pour une baisse des tarifs, pas pour une baisse de l'offre. Une diminution des prestations ne peut dès lors pas être interprétée comme un corollaire du choix exprimé par le peuple, bien au contraire. Le message de la population est de rendre les Transports publics plus accessibles et attractifs. Or une diminution de l'offre de transports est de nature à décourager l'usage des transports collectifs. Pour suivre la volonté populaire, nous devrions, au lieu de couper dans les prestations, investir dans une subvention accrue au TPG de manière à combler le déficit sans toucher à l'offre. C'est du moins la seule manière de promouvoir une véritable politique publique en faveur des transports collectifs.

Une baisse de l'offre loin d'être indolore

Contrairement à ce que prétendent le rapport de gestion des TPG et l'exposé des motifs du Conseil d'Etat qui l'accompagne, la baisse de l'offre des Transports publics en 2015 est loin d'être indolore pour les usager-ère-s. La diminution de l'offre de 2.5% se décline à travers le raccourcissement de certaines lignes et la baisse de la fréquence des lignes de bus, trolleybus et trams, pour certaines en semaine, pour d'autres en soirée, pour les dernières finalement, durant le weekend et les périodes de vacances. Ces coupes de

prestations ont des conséquences très directes pour les usager-ère-s. Les lignes raccourcies ne permettent plus de desservir de manière optimale certaines régions du canton, alors que la baisse des fréquences sur les autres lignes provoque une surcharge de certains véhicules et un temps d'attente accru aux arrêts. Des réductions de prestations qui risquent de dissuader certains usager-ère-s de faire recours aux transports collectifs au profit du transport individuel motorisé.

Un service public mis à mal

Dans leur rapport de gestion pour l'année 2015, les TPG n'ont de cesse de parler d'*optimisation* ou de *maximalisation* de l'offre de manière à opérer des « mesures d'efficience ». Or la minorité de la commission des transports tient à rappeler que les transports publics genevois ont le devoir d'offrir un service public de qualité à la population. Cette régie publique ne peut pas être gérée comme une entreprise privée qui cherche à rationaliser toutes ses activités. Certains services offerts jusqu'ici par les TPG ne sont peut-être pas économiquement efficaces, ils n'en demeurent pas moins essentiels pour garantir une offre de transports collectifs optimale dans l'ensemble du canton. Les mesures d'efficience mentionnées dans le rapport de gestion des TPG ne sont ni plus, ni moins qu'une perte sèche de prestations publiques.

Une embuche au transfert modal, pourtant plébiscité par la population

Le 5 juin 2016, le peuple a plébiscité le contre-projet à l'initiative 154, soutenu par la majorité des partis du Grand Conseil, à 68.81% des votants. Ce projet consacre le principe de priorisation des différents modes de transports en fonction des zones du canton. Dans les centres urbains, la mobilité douce est les transports publics auront la priorité. L'objectif global de cette disposition, accompagnée d'autres mesures de réduction du trafic, est de réduire la circulation de véhicules motorisés au centre-ville en favorisant le transfert modal vers les transports collectifs notamment. Or pour que ce transfert modal puisse s'opérer, il est impératif que les transports collectifs soient perçus comme une alternative crédible et rationnelle à la voiture. Le réseau de transports publics doit alors être efficace pour inciter les usager-ère-s à privilégier de type de mode de transports. Comme indiqué précédemment, une réduction de l'offre, notamment de la fréquence sur les lignes de trams et

de bus, péjore l'attractivité des transports collectifs. Sans un maintien, à minima, de l'offre actuelle, la volonté de désengorger le centre-ville, comme le prévoit le contre-projet à l'initiative 154 restera lettre morte, la congestion des centres urbains perdurera, de même que les pics fréquents de pollution aux particules fines.

Finalement, les TPG justifient la réduction de l'offre en arguant qu'elle impacte principalement la fréquence des bus et trams en soirée, le weekend et durant les vacances. Or, lorsqu'on sait que seul 15% des habitant-e-s utilisent les transports publics dans le cadre de leurs loisirs (M2202), ce qui représente une marge de progression considérable pour les TPG, la diminution de l'offre hors des horaires de travail représente un choix fort peu logique.

Un rapport de gestion non conforme à la loi sur les transports publics genevois (LTPG)

La loi sur les Transports publics genevois (LTPG) indique en son article 1, alinéa 3, qu'un des buts des transports publics est de « prendre toutes les dispositions pour intensifier la fréquence et la rapidité des courses ». Par ailleurs, le plan directeur des transports collectifs reconnaît que « les projections démographiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de la population et des emplois de 200'000 habitant-e-s et 100'000 emplois à l'échelle du Grand Genève ». Il explique ensuite que « cette croissance démographique et économique engendrera une augmentation de la demande de mobilité dans toute l'agglomération. Une partie de ces nouveaux déplacements devra être prise en charge par le réseau des transports publics ». Cette constatation implique la nécessité de maintenir un développement de l'offre à la hausse en matière de transports publics. Une stagnation de l'offre, ou pire, une réduction de l'offre accumulée sur les prochaines années ne permettra pas de répondre aux défis en matière de mobilité imposés par la croissance économique et démographique de Genève.

Conclusion

La minorité de la commission est parfaitement consciente des difficultés auxquelles doivent faire face les TPG. La réduction des recettes liée à la baisse des tarifs, légitimée par le vote populaire, la nécessité de maintenir les emplois, et le refus de la majorité de droite de combler le manque à gagner par une augmentation de la subvention place les TPG dans une situation critique. Toutefois, la minorité de la commission des transports ne peut adhérer au choix de réduction des prestations des TPG. Cette opposition s'adresse néanmoins plus à la majorité de droite du Grand Conseil et du Conseil d'Etat refusent

d'assumer un véritable soutien à la politique publique des transports collectifs qu'aux TPG qui ne maîtrisent effectivement pas tous les paramètres budgétaires.

En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission des transports vous recommande de rejeter ce projet de loi.