

Date de dépôt : 6 juin 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 12106-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016**
- b) PL 12107-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016**

Rapport de majorité de M. André Pfeffer (page 1)

Rapport de minorité de M. Thomas Wenger sur le PL 12107 (page 53)

Rapport de minorité de M. Mathias Buschbeck sur le PL 12107 (page 56)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. André Pfeffer

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné les PL 12106 (les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016) et PL 12107 (rapport de gestion des Transports publics genevois pour l'année 2016), soit les mardis 23 et 30 mai 2017.

Au nom de la Commission des transports, le rapporteur de majorité pour les deux PL 12106 et 12107 tient en particulier à remercier les personnes suivantes de leur précieuse contribution aux travaux :

- M. le député Bernhard Riedweg, président de la commission,
- M. le conseiller d'Etat Luc Barthassat,

- M. David Favre, directeur général (DGT),
- M. Benoît Pavageau, directeur (DGM),
- M. Alexandre Prina, directeur (DGM),
- M^{me} Marion Guillot, ingénieure (DGM),
- M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure (DETA),
- M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente (TPG),
- M. Denis Berdoz, directeur général (TPG),
- M. Jérôme Dumont, directeur finances & gestion a.i. (TPG),
- M. Emmanuel Fankhauser, resp. du développement du réseau (TPG),
- M. Philippe Royer, directeur du service (SABRA),
- M. Sylvain Maechler, procès-verbaliste.

PL 12106 approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016

PL 12107 approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016

Le président donne la parole aux représentants des TPG.

M. Berdoz indique qu'ils vont débiter par une présentation PowerPoint qui correspond à la première partie du document papier distribué aux commissaires.

M. Dumont indique que les TPG ont enregistré un résultat net négatif de 7,6 millions de francs en 2016, 3,2 millions de mieux que ce qui avait été budgété. Il souligne une amélioration de 3,4 millions par rapport au résultat précédent. Il ajoute que les produits d'exploitation sont proches des prédictions. Le résultat moins négatif que prévu provient de charges d'exploitation inférieures aux attentes concernant les charges de personnel et les amortissements. Il indique que par rapport à 2015 l'amélioration provient de produits d'exploitation qui ont augmenté plus rapidement que les charges. Il précise que les produits d'exploitation ont augmenté au niveau des revenus titres de transport et des contributions de l'Etat de Genève, comme cela avait été prévu dans le contrat de prestations initial. Il explique qu'au niveau de la répartition des produits, les contributions cantonales, fédérales communales et autres contributions représentent 56% des revenus des TPG. Les revenus de transport représentent 36% des produits et les revenus divers 8%, liés aux produits de la publicité et de travaux facturés. Il indique qu'il n'y a pas

d'évolution notable dans ces proportions par rapport à l'exercice 2015. Il ajoute que la majeure partie des charges sont les frais de personnel à 56%, que les charges de biens et services représentent 30%, que les dotations aux amortissements représentent 11% et que les charges financières représentent 4%. Il indique que les proportions de chaque type de charges sont proches de ce qui avait été budgété. Il relève qu'il y a trois types de produits de transport. Premièrement, les produits UNIRESO détaillés par type de produits de transport. Il souligne que le total des recettes a été de 128,3 millions, à savoir 1,8 million de moins par rapport au budget mais en croissance par rapport à l'année précédente. Il précise que les revenus de transport UNIRESO sont ceux de la communauté tarifaire qui sont ensuite répartis entre les différents opérateurs selon une clé de répartition. Cette clé de répartition était dans le budget définie à 93,3% pour les TPG mais a été en réalité de 92,23%, occasionnant une perte de recettes par rapport au budget de 1,1 million. Il ajoute que les rabais ont été supérieurs aux attentes. Il constate un changement de comportement de la clientèle qui délaisse l'abonnement mensuel dont le prix n'a pas été modifié suite à la baisse tarifaire de 2014. Il indique que les clients se sont donc reportés essentiellement sur les billets journaliers ainsi que sur l'abonnement annuel. Deuxièmement, les revenus de transport TPG, qui représentent les services commercialisés directement par les TPG qui ne font pas partie de la communauté tarifaire et qui réalisent une bonne performance, surtout pour les transports réservés. Il précise que les autres revenus de transport sont essentiellement constitués des revenus du contrôle, qui n'atteignent pas le budget mais qui sont en croissance par rapport à l'année précédente. Il souligne une progression du nombre de voyageurs contrôlés et un taux de fraude en baisse.

M. Dumont passe ensuite au détail des charges. Il explique que les charges les plus importantes en valeur sont les frais de personnel, avec un écart favorable par rapport au budget de 1,7 million. Il souligne une provision reprise de 1,5 million qui explique cet écart et qui concerne des avantages à long terme pour le personnel. Il constate une progression de 2,3 millions par rapport à l'année précédente qui provient essentiellement de mécanismes salariaux puisque la masse salariale augmente chaque année légèrement. Il indique qu'ils étaient à 1838 ETP en 2016, à 1834 dans le budget et l'année précédente à 1833. Il précise que des économies ont été réalisées en termes d'énergie électrique de traction, économies en lien avec la réduction de l'offre sur les tramways. Il ajoute qu'il y a également eu des économies concernant la maintenance des tramways. Il explique que les frais de bâtiments et d'installations fixes sont en baisse, en partie car en 2015 les frais d'installations avaient été élevés notamment sur les distributeurs automatiques. Il souligne

que la majorité de ces frais de bâtiments sont constitués du droit du sillon versé au canton pour lequel ils touchent une subvention du même montant. Il indique que pour la sous-traitance de transports le budget a été dépassé de 500 000 F, concernant en particulier la sous-traitance du GLCT. Il relève que ces contrats GLCT sont en euros et que la différence provient principalement d'un effet de change entre le taux de change budgété à 1,05 et le taux de change réel à 1,09 en moyenne sur l'année. Il indique que la sous-traitance a diminué par rapport à l'année précédente sur la partie suisse de lignes à cause de l'arrêt des navettes E et G. Il précise que la mise en service de la ligne U ne compense par l'arrêt de ces deux navettes. Il explique que les charges d'exploitation diverses sont en baisse par rapport au budget. Il souligne que le poste « cotisations impôts et taxes » représente de la TVA non récupérable qui arrive en charges quand il y a des décaissements moins élevés que prévu initialement. Il explique que les amortissements sont inférieurs au budget et à l'année précédente en raison de la revue de la durée de vie des tramways les plus anciens, durée de vie prolongée de sept ans. Il ajoute que les pertes sur constats proviennent des pertes de recettes du contrôle et sur certains débiteurs. Il souligne que la croissance provient d'une créance de 500 000 F qu'ils avaient envers le GLCT, créance provisionnée à la fin de l'exercice. Il indique qu'ils ont atteint une stabilité par rapport à 2015 en matière de personnel. Il souligne que les coûts de personnel représentent environ 60% des charges. Il indique que les contributions cantonales ont progressé de l'ordre de 2 millions, comme prévu initialement dans le contrat de prestations. Il ajoute que les autres charges d'exploitation ont progressé jusqu'en 2014, et qu'en 2016 elles ont eu tendance à se stabiliser. Il indique que les revenus de transport ont atteint 143,3 millions et sont en croissance par rapport à 2015. Il constate un pic en 2014 puis une baisse depuis la baisse des tarifs. Il relève que le ratio de contributions cantonales a atteint 53,3% de leur produit, ce qui mesure leur degré de dépendance par rapport au canton. Il indique que le ratio coûts \times offres mesure le prix pour proposer une place sur un kilomètre. Il indique que proposer une place sur un kilomètre coûte 12,5 centimes. Il précise que c'est au-dessus de ce qui était prévu dans la cible du contrat de prestations mais qu'ils sont dans la limite de la cible de 5%. Il précise que cet indicateur s'est dégradé depuis 2014 suite à la baisse de l'offre. Il souligne que la baisse de l'offre s'est avant tout fait ressentir sur le tram, mode de transport qui a le meilleur ratio coûts \times offres, péjorant ainsi cet indicateur. Il ajoute que le taux de couverture global signifie que 48,7% de leurs charges sont couvertes par des produits propres TPG, résultat meilleur que prévu. Il indique que l'offre proposée a connu une croissance jusqu'en 2013, et qu'elle s'est progressivement réduite depuis 2014. Il indique que l'indicateur voyages \times kilomètres qui détermine la fréquentation augmente de 8,5% en 2016. Il précise

que cela provient majoritairement d'un changement de la méthode de comptage. Il souligne que si on utilisait la même méthode de comptage qu'en 2016 la progression de la fréquentation réelle serait alors de l'ordre de 3%. Il indique que depuis le début du contrat de prestations 39,4 millions d'investissements ont été engagés, à savoir moins que ce qui avait été prévu dans l'enveloppe initiale. Il précise que des choses qui n'étaient pas prévues initialement ont également été réalisées. Il explique que les autobus électriques TOSA n'étaient initialement pas prévus et qu'ils ont fait l'objet d'un avenant par la suite. Il ajoute que les trolleybus ont bénéficié de grandes révisions. Il précise qu'il a été décidé de garder les véhicules actuels plus longtemps en entreprenant de grandes révisions. Il indique que des investissements n'ont pas encore été engagés concernant les bâtiments ou l'informatique notamment. Il souligne que le poste qui a le plus évolué est la ligne « débiteurs d'exploitation », passée de 99,4 millions à 44,8 millions. Il précise que l'on retrouve ici le compte courant que les TPG ont avec l'Etat de Genève qui est très positif. Il explique qu'en 2015 ils ont émis une obligation de 160 millions pour financer le dépôt En Chardon. Il passe au passif et indique qu'en septembre 2016 ils avaient un montant à rembourser de 53 millions. Il ajoute que le 24 mai 2017 ils doivent rembourser un montant de 40 millions de francs. Il indique que cela concerne une dette qui arrive à échéance, dette pour laquelle ils ont fait un refinancement.

Un député (PLR) demande quelles sont les raisons de la modification de la clé de répartition UNIRESO.

M. Dumont indique que la clé est définie selon la fréquentation des différents opérateurs qui font partie de la communauté tarifaire UNIRESO, à savoir les TPG (92,23%), les CFF (environ 5%) et les Mouettes. Il indique que chaque année au mois de novembre les opérateurs transmettent à UNIRESO les décomptes de la fréquentation et que la clé de répartition est alors établie.

Le même député (PLR) demande si l'augmentation des tarifs des CFF sur le plan fédéral va impacter la clé de répartition.

M. Berdoz répond que non, car la clé de répartition tient compte de la fréquentation et non des tarifs, sauf si ces derniers ont une influence sur la fréquentation.

M. Favre indique que les montants compensatoires ne concernent pas cette clé de répartition. Il souligne que la clé de répartition se base sur les recettes réelles et sur le pot commun réparti selon les recettes.

Un député (PLR) demande si les CFF vont demander une plus juste rémunération de leurs prestations dans le cadre de la clé de répartition.

M. Favre indique que cela va arriver via le montant effectif de recettes prévues par rapport au CFF, auquel il faut ajouter un manque à gagner de 3%. Il précise que c'est ce que les opérateurs réclament à hauteur de plus de 4,5 millions suite à la non-augmentation des tarifs pour compenser les 3% du niveau national.

Un député (Ve) souligne que le billet individuel journalier est celui qui progresse le plus.

M. Berdoz rappelle que l'IN 146 n'avait rien prévu concernant les abonnements mensuels. Il indique que les gros utilisateurs d'abonnements mensuels ont basculé sur l'abonnement annuel, et qu'une grande partie des utilisateurs de l'abonnement mensuel sont passés sur le billet individuel. Il précise cependant qu'ils ont donc perdu en fidélité, car les personnes prenant le billet journalier se demandent chaque fois si cela vaut la peine de mettre 3 F pour prendre les transports publics, ce qui n'est pas le cas avec un abonnement mensuel. Le député (Ve) relève une diminution de 2 millions sur les abonnements mensuels et une augmentation de 3 millions sur les cartes journalières.

M. Berdoz relève que certaines personnes raisonnent très rationnellement et que d'autres moins et décident de s'offrir un confort.

Le député (Ve) souligne la baisse des effectifs de ces dernières années. Il demande des précisions.

M. Berdoz indique que ce ne sont pas des licenciements. Il explique que pour ajuster les charges à la baisse après 2014 ils ont légèrement réduit ces effectifs à travers des départs naturels. Il précise que ce sont des proportions très faibles, à savoir près de 20 postes sur 1800.

Le député (Ve) souligne que le ratio coûts \times offres devient moins bon. Il demande pourquoi ils ont réduit les tramways qui ont le meilleur ratio.

M. Berdoz répond qu'ils ont raisonné en termes de visibilité pour le client et non en termes purement financiers. Il relève que, quand ils ont dû ajuster l'offre pour ajuster la baisse des recettes liée aux tarifs, ils ont regardé là où cela serait le « moins pire » pour les clients. Il indique qu'ils connaissent très en détail la fréquentation de leurs véhicules et qu'en utilisant ces données ils ont pu identifier précisément là où ils avaient une plus grande offre qu'ailleurs. Il souligne que l'offre tramways avait beaucoup augmenté avant 2014, raison pour laquelle ce sont ces lignes qui ont été identifiées pour être réduites. Il souligne que plus de la moitié de leurs frais sont liés au personnel et qu'il n'y a qu'un seul conducteur pour 400 personnes dans un tram tandis qu'il y a 70 personnes pour 1 conducteur dans un bus.

Le député (Ve) demande des précisions concernant le calcul des indicateurs.

M. Dumont débute par le ratio de contributions cantonales. Il explique que pour calculer ce ratio ils prennent les contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. Il indique qu'en 2016 53,3% des produits étaient constitués de contributions cantonales et que la cible était de 53,7%.

M. Berdoz précise que l'objectif est dépassé puisqu'ils ont utilisé de l'argent du canton qu'à hauteur de 53,3%. Le résultat est donc positif.

M. Dumont indique que le ratio coûts \times offres prend en compte l'ensemble des coûts des TPG divisés par l'offre, à savoir le nombre de places par kilomètres réalisés. Il précise que cela donne un indicateur en francs en prenant une place pour un trajet de 1 kilomètre, à savoir un coût de 12,5 centimes.

M. Berdoz indique que la cible était de 11,9 centimes et que cela leur a coûté 12,5 centimes. Ils n'ont donc pas réalisé la cible. Le résultat est donc négatif, mais ils sont restés dans la marge de tolérance de 5% prévue par le contrat de prestations.

Un député (Ve) demande comment ils expliquent cette tendance.

M. Dumont répond que depuis 2014 l'offre a été réduite mais que les charges fixes n'ont quant à elles pas été réduites dans les mêmes proportions. Il ajoute que réduire l'offre sur le tramway qui a le meilleur ratio coûts \times offres augmente légèrement cet indicateur.

Un député (Ve) demande comment est calculé le ratio voyages \times kilomètres.

M. Dumont répond que cela représente un voyageur qui se déplace un kilomètre. Il précise qu'ils prennent le nombre de voyages divisé par le nombre de kilomètres.

M. Berdoz précise que, si une personne physique prend le bus le matin et le reprend le soir dans l'autre sens, cette personne comptera alors pour deux voyages. Il ajoute qu'un voyageur qui a fait 1 kilomètre compte pour 1×1 , et qu'un voyageur qui a fait 5 kilomètres compte pour 1×5 .

Un député (Ve) relève une variation dans les investissements entre le consolidé et le plan financier. Il relève également une différence entre ce qui a été budgétisé et ce qui a été réalisé. Il demande des précisions.

M. Berdoz répond que, quand ils mobilisent les équipes sur un projet comme TOSA par exemple, ces dernières ne sont pas mobilisées sur un autre projet. Il rappelle que leur situation financière est difficile, que des projets prévus ne sont pas apparus indispensables à court terme et qu'ils ont été

reportés. Il confirme que les montants sont sensiblement inférieurs à ceux qui avaient été budgétés.

Un député (Ve) demande des précisions concernant les projets reportés.

M. Dumont répond que les équipements embarqués concernent essentiellement des distributeurs automatiques embarqués qui étaient prévus à hauteur de 5,2 millions. Il indique que ces investissements n'ont pas été engagés.

M. Berdoz précise que cela concerne typiquement un projet qu'ils avaient lancé mais qu'ils ont reporté d'une année, à savoir le remplacement des distributeurs embarqués dans les bus qui vont essentiellement dans les campagnes où il n'y a pas de distributeurs aux arrêts. Il indique qu'ils ont décalé le projet pour être sûrs d'avoir la bonne solution mais qu'il est désormais lancé.

M. Dumont indique que le second était un projet de remplacement pour obsolescence de l'information voyageur embarqué, à savoir le SEA, système d'aide à l'exploitation embarqué qui représente un montant de 13 millions de francs et qui a été décalé dans le temps.

Un député (S) demande ce que représente le reste des 18 millions de francs.

M. Dumont répond que ce sont les 13 millions de francs destinés à l'information voyageur et au système d'aide à l'exploitation embarqué.

Le député (S) demande s'ils ont fait une campagne particulière de marketing et de communication qui explique la différence de 928 000 F par rapport à 2015.

M. Dumont répond que dans ce poste il y a 300 000 F liés à la reprise de différents partenariats. Il indique que cela génère une charge mais que c'est aussi en facturation et que cela n'a donc pas d'impact négatif dans les comptes. Il précise que les comptes sont consolidés et qu'ils enveloppent la filiale TP Pub qui a connu un fort développement et engendré des dépenses de communication.

Un député (MCG) demande si en plus du coût ils ont calculé le revenu places \times kilomètres.

M. Dumont répond que non, mais que les revenus tirés des titres de transport représentent 36%. Il indique que c'est donc le 36% du 12,5 centimes.

Un député (S) demande des précisions concernant le fonctionnement de TOSA.

M. Berdoz répond que quand le contrat de prestations a été signé la décision de lancer la ligne commerciale TOSA n'avait pas encore été prise. Il indique

que le Grand Conseil a dans l'intervalle voté le projet TOSA à hauteur de 15 millions et qu'ils ont donc engagé les dépenses en conséquence.

Le député (S) demande si c'est entièrement couvert par ce qui a été voté au Grand Conseil.

M. Berdoz confirme.

Le député (S) demande s'ils respectent le budget.

M. Berdoz confirme. Il souligne que les premiers véhicules seront livrés en décembre 2017 et qu'ils sont parfaitement dans le budget.

Le député (S) demande si la fraude liée aux billets SMS peut être calculée.

M. Berdoz précise que parfois les contrôleurs se contentaient d'un contrôle visuel du billet SMS, ce qui n'est plus le cas suite à l'article du quotidien *Le Courrier*. Il explique que désormais ils contrôlent tous les titres électroniques au moyen de l'appareil électronique, et qu'ils ont constaté très peu de fraudes.

Le député (S) demande s'il y a des dépenses liées à TPG Vélo dans les charges 2016.

Le député (S) confirme et indique que ces dépenses ont été très faibles. Il précise que c'est l'équivalent du salaire de la cheffe de projet. Il ajoute que lorsqu'ils ont constaté le blocage du projet ils ont affecté cette personne à d'autres projets TPG.

Le député (S) souhaite que ce montant exact soit précisé par une note. Il demande s'ils ont financé des sponsorings en 2016.

M. Berdoz répond que non. Il précise qu'ils ont des opérations de partenariats qui n'impliquent pas de sorties financières mais des accords. Il indique que ces accords sont avec le GSHC ou le Théâtre de Carouge par exemple, où ils conviennent qu'ils leur font de la publicité et qu'en retour ces organismes offrent des billets qu'ils offrent à leur tour aux abonnés les plus fidèles.

Le député (S) demande s'ils ont publié une publicité dans la publication pour la Fête de la communication l'an dernier.

M. Berdoz répond qu'il vérifiera.

Un député (UDC) relève concernant les pertes sur constats et débiteurs un amortissement de 500 000 F qui concerne un créancier GLCT. Il demande des précisions.

M. Dumont répond que le GLCT est le Groupement local de coopération transfrontalière. Il indique qu'ils avaient une créance qu'ils ont provisionnée mais pas qu'ils ne l'ont pas abandonnée.

Le député (UDC) demande des précisions sur leurs prêts.

M. Dumont répond que ce sont des financements privés faits par l'intermédiaire d'une banque.

M. Berdoz indique que ce sont typiquement des caisses de pensions et uniquement des acteurs suisses. Il précise que les taux sont plus intéressants que dans le cadre des établissements bancaires.

Un député (PDC) demande des précisions sur le poste « études et mandats ».

M. Berdoz répond que ce sont des études confiées à des partenaires extérieurs dans le domaine de la communication ou de l'architecture notamment. Il précise que ce poste est relativement faible et qu'ils cherchent à le contrôler.

Le député (PDC) demande concernant la communication et le marketing quelle est la part consacrée à l'encouragement et à la promotion des offres TPG. Il précise que les offres pour les jeunes sont souvent méconnues.

M. Berdoz répond qu'il transmettra cette réponse.

Un député (UDC) indique qu'ils n'ont plus que 1,5% de fonds propres, à savoir 11,3 millions de francs. Il demande quelles garanties ils offrent lorsqu'ils prennent des crédits et des emprunts auprès de banques. Il précise que c'est une caution simple et qu'il faudrait exercer la faillite afin d'exercer la caution.

M. Berdoz répond qu'il était prévu que sur la durée du contrat de prestations ils utilisent l'ensemble des réserves accumulées précédemment. Il indique que cet exercice est un peu moins mauvais que prévu et que les réserves ont été un peu moins utilisées. Il souligne que cela ne pose pas de problème pour emprunter car ils s'assurent de bénéficier de la garantie de l'Etat.

Le député (UDC) relève concernant la caisse de pensions que les retraités sont couverts à 111% et que le degré de couverture de l'ensemble des retraités et des actifs est de 62%. Il demande quel est le taux de couverture des actifs.

M. Berdoz répond qu'il transmettra cette réponse.

Un député (PLR) demande ce qui serait modifié par rapport au pourcentage actuel concernant la publicité puisqu'ils ont uni leurs forces avec les TL.

M. Berdoz précise qu'ils ne se sont pas unis aux TL. Il relève que les TL ont mis au concours les entreprises qui réaliseraient la publicité dans et sur leurs véhicules. Il indique que l'un des lots a été gagné par TP Pub qui s'engage à reverser une partie de ce qui est gagné aux TL. Il précise que cela ne concerne que ce qui se passe sur Lausanne. Il explique que ce qui est fait sur Genève ne concerne que Genève et que l'intégralité de ces recettes revient aux TPG.

Le député (PLR) demande si cela va impacter de manière négative ce que Genève touchait.

M. Berdoz répond que non, et que l'objectif est même de dégager un petit bénéfice de TP Pub après avoir reversé la redevance au TL. Il indique que ce bénéfice ira à 100% aux TPG. Il précise qu'il y a des frais de départ quand on s'établit et que cela implique dans l'immédiat des frais supplémentaires qui seront par la suite couverts.

Un député (PLR) demande des précisions concernant la maîtrise des coûts dans le cadre de la construction du dépôt En Chardon.

M. Berdoz répond qu'ils respectent le budget. Il rappelle que le parlement a voté un budget de 310 millions hors taxe et hors enchérissement, et que le projet est dimensionné sur ce montant. Il explique qu'ils respectent les objectifs.

Audition du mardi 30 mai 2017

M. Berdoz indique qu'ils ont prévu une courte présentation PowerPoint qui a déjà été envoyée aux commissaires. Il présente l'évolution des ventes de titres de transport en nombres. Il indique que les ventes de billets et que les ventes d'abonnements annuels augmentent, ce qui vient compenser la baisse des ventes des abonnements mensuels. Il précise que les petits clients mensuels ont opté pour les billets, tandis que les gros clients mensuels ont opté pour l'abonnement annuel. Il ajoute que l'offre sur les tramways a baissé de 6%, et de 1% sur les trolleybus. Il rappelle que le ratio coûts \times offres s'est dégradé car la majorité de la réduction de l'offre s'est faite sur les tramways qui ont le meilleur ratio. Il explique qu'en 2016 il y a eu le prolongement de la ligne U, et que cela s'est fait à travers le financement des communes concernées, communes genevoises et vaudoises. Il ajoute qu'il y a également eu le lancement du SwissPass, sur lequel ils ont introduit la vente des abonnements annuels en fin d'année 2016 et dorénavant également la vente de l'abonnement mensuel. Il explique qu'une fois que le SwissPass est fait, il est possible de faire son abonnement directement via son PC ou son smartphone. Il indique que seuls UNIRESO et Mobilis ont lancé une telle offre avec le SwissPass en Suisse en plus des CFF. Il ajoute que le nombre de places \times kilomètres a baissé entre 2015 et 2016, et donc que l'offre a diminué. Il précise que cela représente le nombre de places d'un véhicule multiplié par la longueur en kilomètres de la ligne en question. Il ajoute qu'il est aussi possible de parler de kilomètres parcourus, à savoir des kilomètres productifs selon l'exploitation commerciale en excluant les valeurs à la marge pour sortir du dépôt par exemple. Il indique que ces derniers ont baissé, mais qu'ils moins baissé proportionnellement. Il

ajoute que le nombre de voyageurs (une personne qui prend un bus pour un trajet), est passé de 209,6 à 213,8 millions, ce qui représente une augmentation de 3%. Il explique que l'indicateur « taux de disponibilité des distributeurs » est présent car il y a eu des problèmes avec les distributeurs automatiques de titres de transport par le passé. Il explique qu'ils ont eu en 2016 un taux de disponibilité de 99,75%, ce qui est supérieur à la valeur seuil présente dans le contrat de prestations. Il précise que c'est dû à un gros effort d'ingénierie qui a permis de moderniser le parc. Il ajoute que l'indicateur concernant les émissions de CO₂ évitées représente le volume en CO₂ économisé par le fait que les gens n'ont pas pris leur véhicule individuel mais les transports publics. Il souligne que ce ratio a été atteint. Il indique que le taux de courses non réalisées pour des problèmes techniques ou pour des personnes malades est de 1,19% pour les tramways, de 0,94% pour les trolleybus et de 0,57% pour les autobus. Il explique que la DGT commande chaque année une étude comparative de qualité avec d'autres villes européennes, essentiellement avec des villes du nord de l'Europe qui sont très efficaces en termes de transports publics. Il indique que Genève est toujours très bien positionné dans ce classement réalisé par un institut de sondage neutre. Il indique que l'indicateur global de satisfaction est de 83%, et que Genève est en tête du panel. Il précise que l'année précédente ce taux de satisfaction était de 86%. Il souligne que la visite commerciale en moyenne en 2016 était de 16,54 km/h, et de 16,45 km/h en 2015, ce qui reste néanmoins en dessous des objectifs.

M. Fankhauser précise qu'ils ont baissé l'offre sur le tramway et le trolleybus plus que sur les autres lignes, à savoir sur les modes urbains qui sont les plus lents.

Un député (Ve) souligne que les transports en tramways devraient être favorisés. Il ne comprend pas cette baisse de l'offre de 6%.

M. Berdoz répond qu'ils ont une très bonne connaissance de la fréquentation de leurs véhicules. Ils ont donc fait une fine analyse et se sont rendu compte qu'ils pouvaient réduire l'offre sans trop de problèmes pendant les heures creuses sur les tramways. Il précise que l'offre avait beaucoup augmenté sur le tramway ces dernières années, et non pas sur les autres modes.

Le député (Ve) demande s'il n'y a pas d'autres moyens que de diminuer l'offre de tramways à Carouge.

M. Berdoz répond que l'offre est généreuse sur la ligne 12 dans sa partie terminale en direction de Carouge et qu'il est donc possible de faire des économies. Il précise que l'on ne peut pas faire une boucle n'importe où, raison pour laquelle les Augustins ont été choisis.

Un député (MCG) demande où les clients achètent majoritairement leurs billets et abonnements mensuels.

M. Berdoz répond que les billets sont majoritairement achetés aux distributeurs mais que cette proportion est en diminution. Il souligne que 30% des billets ont été vendus sur l'application ou par SMS en 2016, et que ce pourcentage va croissant. Il indique que le reste est donc essentiellement vendu en distributeur. Il ajoute que pour les abonnements il fallait auparavant obligatoirement se rendre à un guichet physique, et que depuis le mois d'avril 2017 ces abonnements mensuels sont renouvelables également par voie électronique au travers du SwissPass.

Le député (MCG) demande quel pourcentage de vente il y a auprès des petits commerçants comme les kiosques.

M. Berdoz répond qu'il ne sait pas. Il indique qu'ils ont eux-mêmes trois agences ainsi que leur réseau de revendeur. Il transmettra cette information.

Un député (MCG) demande jusqu'à quel point la ligne U a été financée par les communes. M. Dumont répond que 100% du coût non couvert a été financé par les communes.

Le député (MCG) demande si une personne qui prend un tram, puis un bus puis une troisième ligne va être comptée une ou trois fois dans l'indicateur.

M. Berdoz répond que chaque fois qu'une personne monte dans un véhicule elle est comptée.

Le député (MCG) demande quelles sont leurs recherches d'économies en termes de gestion de l'entreprise.

M. Berdoz répond qu'en 2016 ils ont procédé à des économies dans différents domaines. Ils ont par exemple réduit le budget des mandats donnés à l'extérieur, en cherchant à faire le maximum de choses à l'interne. Il ajoute qu'ils ont modifié leur parc de photocopieurs, que les photocopies sont obligatoirement en noir et blanc et recto verso, et qu'il n'y a plus d'imprimante dans les bureaux mais une dans le couloir.

Le député (MCG) souligne que les SIG ont lancé des programmes d'économies à tous les niveaux dans la gestion de l'entreprise et qu'ils ont économisé plusieurs millions de francs.

Un député (S) estime qu'ils ont fait des économies et non des optimisations. Il demande s'ils auraient fait les mêmes optimisations ou économies au niveau de l'offre s'il n'y avait pas eu de baisse des tarifs.

M. Berdoz répond qu'ils se sont lancés dans un programme d'économies de long terme. Il explique que ces économies ont été probablement plus fortes

puisqu'ils n'ont pas bénéficié de moyens supplémentaires. Il indique qu'ils sont donc d'autant plus enclins à faire des économies de par la baisse des tarifs.

M. Pavageau confirme que la volonté du département était bien de parler d'optimisation. Il explique qu'un volontarisme avait accompagné le développement du réseau de tramways ces dernières années, avec une offre plate aussi bien en heures creuses qu'en heures pleines. Il indique qu'ils n'avaient plus les moyens d'assurer ce niveau de confort, et que c'est donc bien de l'optimisation. Il indique que dans les heures creuses dans le secteur de Carouge le tramway est rempli à 10%, pour 24% dans les Rues Basses. Il indique que ces baisses pouvaient donc être qualifiées « d'optimisation », et que cela n'était pas une baisse « violente ».

Le député (S) demande s'ils peuvent transmettre la fréquentation des lignes 12 et 18 entre le Rondeau de Carouge et les Augustins dans les heures creuses et les heures de pointe.

M. Berdoz confirme.

Un député (S) indique qu'en faisant un calcul il arrive à 40 794 abonnements mensuels vendus en moins, et 4967 abonnements annuels vendus en plus. Il explique que cela fait une progression s'il multiple par un équivalent en mois, et que c'est donc une augmentation de la fréquentation qui n'est pas uniquement expliquée par un transfert des usagers.

M. Berdoz confirme mais indique que cela n'est pas des proportions importantes, à savoir une augmentation de 3% de la fréquentation entre 2015 et 2016.

Le député (S) estime que 3% d'augmentation de la fréquentation est une augmentation intéressante. Il pense cependant qu'il y a un creux au niveau de l'offre en fin de soirée et le week-end.

M. Berdoz indique que quand le financement est limité ils le mettent prioritairement là où la demande est importante. Il explique que si des moyens supplémentaires sont alloués cela pourrait permettre d'augmenter l'offre nocturne notamment.

Un député (PDC) demande s'ils tiennent compte de l'investissement de départ consenti pour financer une ligne de tramways. Il se demande s'il faut continuer à construire des lignes de tramways s'ils n'en tiennent pas compte.

M. Pavageau répond que leur métier est de développer l'offre. Il ajoute qu'en heure de pointe sur la ligne 12 il y a un tramway toutes les 4 min 30, sur la ligne 15 un tramway toutes les 5 min, et sur la ligne 14 un tramway toutes les 5 min. Il explique que l'usage du réseau pendant les heures de pointe est excellent. Il ajoute que d'ici le lancement des travaux pour la réalisation des

tramways il y aura eu le vote pour le prochain plan d'actions des transports collectifs qui entérinera le budget nécessaire au fonctionnement de l'extension de la ligne 14 et de la ligne 15. Il indique que si les députés ne votent pas le budget pour fonctionner alors la question se posera. Il ajoute que quand on cumule les extensions du tramway et les développements du réseau ferré l'enveloppe globale est de l'ordre de 40 à 50 millions de francs.

Le député (PDC) demande pourquoi il n'y a que des villes du nord de l'Europe dans l'étude BEST.

M. Pavageau répond que c'est l'initiative d'une association de villes de Scandinavie, qui ont essayé d'élargir ce réseau. Il indique qu'il y a une certaine homogénéité du niveau de vie parmi ces différentes villes. Il précise qu'ils avaient essayé d'élargir ce réseau à des pays du sud de l'Europe mais que ces derniers se sentaient cependant moins concernés. Il ajoute que Rotterdam est rentré dans le groupe.

Un député (UDC) relève que les places \times kilomètres baissent de près de 5%. Il demande pourquoi, alors que les véhicules sont de plus en plus grands.

M. Fankhauser répond que c'est l'effet de la baisse de l'offre sur les plus gros véhicules, à savoir les tramways.

Le député (UDC) souligne la différence entre les voyages \times kilomètres et les places \times kilomètres. Il relève le nombre de places vides de plus de 80%. Il demande si Genève est dans la moyenne.

M. Fankhauser répond que le taux de remplissage est cohérent par rapport aux autres villes. Il indique que dans l'indicateur places \times kilomètres les places debout sont également comptées (4 personnes par m²), du début de la ligne jusqu'au terminus. Il précise qu'avoir un taux de remplissage de 20% est déjà bon.

Le député UDC demande quels sont les critères de l'évaluation de satisfaction BEST.

M. Pavageau propose de fournir le rapport avec les différents indicateurs. Ce document sera annexé au PV.

Le député (UDC) pense que parler de baisse de prestations est une erreur de communication. Il estime qu'il vaut mieux parler d'optimisation.

M. Berdoz répond qu'il y a bien eu une réduction de l'offre. Il précise qu'ils ont plutôt communiqué en termes d'optimisation et d'efficacité. Il indique que c'est une réduction intelligente qu'ils ont qualifiée d'optimisation.

Un député (PLR) demande si l'étude BEST est réalisée via des sondages d'opinions.

M. Berdoz répond que des enquêteurs professionnels s'adressent à la population locale en leur posant différentes questions.

M. Pavageau répond que c'est un sondage téléphonique réalisé par la société Gallup tout au long de l'année.

Le député (PLR) demande quelle est la marge de progression planifiée au niveau des TPG par rapport aux trois différentes filiales.

M. Berdoz répond qu'il y a TPG Vélo, TP Pub, et TPG France. Il explique que le dossier TPG Vélo est bloqué en justice et qu'il n'y a pas de profits prévus. Il ajoute que pour TP Pub il n'a pas le budget 2017 à disposition. Il explique qu'ils attendent le développement du chiffre d'affaires de TP Pub et qu'ils ont pris des mesures pour réaliser cet objectif. Il indique que TPG France est la structure à travers laquelle ils opèrent le réseau d'Annemasse, en joint-venture avec la RATP. Il explique que cette activité est convenablement profitable et qu'ils n'attendent pas d'évolutions.

Un député (Ve) demande quel est le taux de remplissage entre Rive et Bel-Air entre 12h et 14h. M. Berdoz transmettra ces chiffres.

Le député (Ve) demande si on peut évaluer le coût des 2000 heures supplémentaires de circulation perdues en 2016.

M. Berdoz transmettra ces chiffres.

Un député (Ve) demande quelles mesures seront prises pour améliorer la vitesse commerciale. Il rappelle que la loi qui prévoit la priorité aux transports publics dans le centre a été votée.

M. Berdoz répond que cette loi a été votée récemment et qu'il parle bien du bilan 2016. Il indique qu'il n'y a donc pas encore d'impact de cette votation dans les résultats de 2016.

M. Pavageau rappelle que M. Prina a présenté les 100 premières mesures. Il ajoute que plus de 50 millions de francs ont été votés pour la modernisation des feux, et que cette modernisation va être déployée progressivement. Il indique qu'ils travaillent en premier lieu dans le secteur de la gare. Il ajoute qu'ils ont récemment posé sur le Pont Butin 15 balises, ce qui a coûté 4000 F et permettant 4 min de gain de temps de parcours pendant les heures de pointe du soir. Ils ont aussi reprogrammé les feux sur la route de Pré-Bois aux heures de pointe du soir dans le sens Aéroport-Ikea, sur un parcours en heure de pointe de l'ordre de 45-48 min qui est passé à 40 min. Il explique qu'il n'y a pas encore d'économies mais que les 8 minutes de gains représentent 2 bus et plus de 100000 F par bus d'économies. Ils ont lancé des études à trois autres endroits, notamment au niveau du P+R de la route Blanche à Thônex. Il ajoute qu'ils vont aussi travailler sur le plateau de Chêne, pour permettre aux

tramways de bien rouler à 50 km/h sans avoir peur que des voitures tournent à gauche de manière intempestive.

Le député (Ve) demande pourquoi la vitesse commerciale est en baisse.

M. Fankhauser répond que ce sont souvent des questions de chantiers locaux qui ont un impact à la marge. Il indique qu'il n'y a pas de mesures phares qui ont fait que des lignes ont été pénalisées, mise à part à Cornavin où il y a eu un problème de régulation.

Le député (Ve) demande un tableau de la vitesse commerciale par ligne comparable à l'année précédente.

M. Berdoz transmettra l'extrait du rapport de l'année d'avant. Le président remercie les auditionnés.

PL 12106 – Etats financiers 2016 des TPG

Explications relatives au Bilan, aux comptes d'exploitations et aux engagements envers la fondation de prévoyance :

Les états financiers des TPG consolident les comptes de la maison mère avec trois sociétés filles détenues à 100% : TPG Pub SA, TPG France Sarl, TPG Vélo SA. L'exercice 2016 correspond à la deuxième année du contrat de prestations 2015-2018.

L'exercice 2016 se solde par une perte de 7 617 038 F, inférieure à la perte de 10 914 461 F qui était prévue au budget.

Les états financiers des TPG présentent les données décrites ci-après.

a) Bilan

Le total du bilan est de 755 012 122 F, en diminution de 24,3 millions de francs (- 3%) par rapport à 2015.

Le dépôt auprès de la caisse centralisée de l'Etat est passé de 56 351 618 F à fin 2015 à 19 009 986 F à fin 2016 (- 37,3 millions de francs).

Le reste des actifs circulants, essentiellement des débiteurs d'exploitations et des travaux à facturer, a diminué de 14 millions de francs.

Les autres variations significatives à l'actif viennent des immobilisations. La valeur comptable des véhicules et de leurs équipements a baissé de 9 millions de francs en raison d'une dotation aux amortissements supérieure aux acquisitions. Les travaux d'investissement en cours (non amortis) ainsi que les acquisitions s'élèvent en 2016 à près de 70 millions de francs.

Le total des actifs immobilisés est de 670,7 millions de francs, en augmentation de 27 millions de francs par rapport à 2015.

Au passif du bilan, les exigibles à court terme baissent de près de 18 millions de francs. Dans cette catégorie des passifs, la part des dettes à long terme arrivant à échéance dans l'année à venir connaît la plus importante baisse (- 7,5 millions de francs).

Le montant de l'autre part du passif, constituée des engagements à long terme, demeure inchangé. Toutefois, les emprunts et dettes à long terme diminuent (- 22 millions de francs) ainsi que d'autres provisions (- 2 millions de francs), principalement pour les autres avantages au personnel (primes d'ancienneté). Ces baisses sont compensées par les subventions d'investissement reçues de l'Etat (+ 24,6 millions de francs). Pour mémoire, les subventions d'investissement reçues sont enregistrées au passif du bilan puis portées, année après année, en diminution des dotations aux amortissements (dans les revenus d'exploitation) de l'actif qui a été subventionné.

Au total, les emprunts et dettes à long terme (503,3 millions de francs) ainsi que la part à court terme des dettes (56,6 millions de francs) se montent à 560 millions de francs.

Dans les capitaux propres, seuls les fonds propres varient (- 6,5 millions de francs), le capital de dotation demeurant inchangé à 44 millions de francs. La baisse des fonds propres vient du résultat négatif de 2016 (- 7,6 millions de francs) ainsi que de la diminution de la perte sur instrument de couverture (+ 1,1 million de francs).

b) Engagement concernant les retraites

Aucun engagement envers la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des Transports publics genevois (FPTPG) n'a été reconnu dans les comptes à l'issue de l'exercice 2016. La situation financière de la fondation montre un degré de couverture des engagements envers les pensionnés actuels de 111,15% (110,71% en 2015). Le degré de couverture minimal de 100% des engagements envers les retraités est respecté.

Notons que le degré de couverture générale, comprenant les pensionnés et les actifs actuels est de 62,14%, en amélioration par rapport à 2015 (60,77%).

En application de l'exigence fédérale relative aux institutions de prévoyance de droit public, le plan de financement de la FPTPG doit permettre d'atteindre un taux de couverture des engagements d'au moins 80% d'ici à 2052. L'Etat a délivré une garantie au profit de la FPTPG, ce qui autorise celle-ci à fonctionner en capitalisation partielle. S'il existe un risque que les paliers obligatoires selon la LPP ne soient pas atteints, alors la garantie de

l'Etat est actionnée et l'Etat doit payer à la FPTPG les intérêts sur le découvert non autorisé.

Les cotisations employeur se montent à 22 659 508 F en 2016 (2015 : 22 378 278 F).

C. Compte d'exploitation

Le résultat d'exploitation présente un bénéfice d'exploitation de 4 815 074 F, meilleur que celui prévu au budget (3 136 706 F).

Les revenus de transport (145 300 223 F) sont au-dessous des attentes (- 1,3%, soit - 1,9 million de francs), mais en hausse par rapport à 2015 (+ 1,9%, soit + 2,7 millions de francs).

Les revenus de transport se composent des revenus des titres de transport commercialisés par Unireso, des revenus de transport propres aux TPG et des autres revenus de transport, ces derniers venant principalement du contrôle des titres de transport.

Le revenu des titres Unireso se monte à 128 297 804 F, soit au-dessous du budget de - 1,4% (- 1.8 million de francs) mais néanmoins supérieur à 2015 (+ 1,5%, soit + 1,9 million de francs).

Les ventes des abonnements mensuels ont fortement reculé (- 6,7% par rapport à 2015 et - 7,6% par rapport au budget), se reportant sur les billets. La quantité d'abonnements annuels progresse de 4,5%, mais les produits d'abonnements annuels comptabilisés ne reflètent pas cette hausse (- 0,6%). En effet, les abonnements sont comptabilisés sur la période comptable selon leur durée de validité, ce qui fait que les produits comptabilisés en 2015 comportaient une part importante d'abonnements vendus en 2014 à l'ancien tarif, plus élevé.

Les revenus de transport TPG, constitués essentiellement des titres de transport combinés (P+R, demi-tarif, combinés vendus par les CFF), de la part des titres de transport régionaux (GLCT) hors du canton revenant aux TPG et des autres prestations de transport directement vendues par les TPG se montent à 11 014 259 F (+ 0,6 million de francs par rapport au budget et à 2015) et connaissent une augmentation des ventes de titres de transport réservés, de titres régionaux et de titres combinés (+ 1,7 million de francs).

Les autres revenus de transport (5 988 161 F), essentiellement les revenus du contrôle des titres de transport, sont en croissance par rapport à 2015 (+ 4%, soit + 0,2 million de francs), mais inférieurs au budget (- 9%) à cause des revenus du contrôle des titres de transport. 2016 a effectivement connu une augmentation des contrôles (+ 7%), mais avec un taux de fraude en baisse, qui est passé de 2,5% à 2,4%.

La contribution de l'Etat se monte à 223 753 613 F.

A 400 711 946 F, les charges d'exploitation sont inférieures au budget de 0,6% (soit - 2,6 millions de francs), en raison principalement de certaines provisions concernant des frais de personnel et de la dotation aux amortissements.

c) Résultat financier

Le résultat financier net est une charge de 12 714 266 F. Cette charge est en baisse significative par rapport au budget (- 1,3 million de francs, soit - 9,5%) comme par rapport à 2015 (- 1 million de francs, soit - 7,8%). Les deux principaux facteurs se trouvent dans les revenus financiers (baisse des provisions pour cart@abonus de 0,5 million de francs et monnaie non rendue par les distributeurs automatiques de titres de transport (DATT) pour 0,2 million de francs, par rapport au budget) et dans une diminution des intérêts sur emprunts (- 0,6 million de francs par rapport au budget et en tenant compte de l'augmentation des frais de garantie de l'Etat sur les emprunts).

Pour mémoire, une fois les dates de péremption des cart@abonus atteintes, le solde non utilisé de ce moyen de paiement est comptabilisé en produit financier.

d) Résultat net

Le résultat net 2016, y compris la quote-part dans le résultat des sociétés associées (282 154 F), est une perte de 7 617 038 F, tandis que le budget prévoyait une perte de 10 994 949 F (soit un écart de - 3 297 423 F).

e) Compte d'exploitation et résultats par rapport au PFP

A 4,8 millions de francs, le résultat d'exploitation est identique au plan financier pluriannuel (PFP) annexé au contrat de prestations 2015-2018, avec toutefois des écarts dans les produits comme dans les charges. Les comptes 2016 montrent dans les revenus les principaux écarts suivants, en millions de francs par rapport au PFP : + 1,3 en produits d'exploitation divers, + 0,4 en contribution de la Confédération et - 0,8 de revenus de transport. Pour les charges, les principaux écarts sont : + 2,8 de frais de personnel, + 1,5 de sous-traitance de transport et - 3,4 de dotations aux amortissements.

Le PFP prévoyait un résultat net de - 9 millions de francs. Le déficit aux comptes 2016 (- 7,6 millions de francs, soit une amélioration de + 1,4 million de francs) est dû au résultat financier (une charge nette de 12,7 millions de francs, contre 13,9 au PFP) et aux résultats dans les sociétés associées (+ 0,3 million de francs) qui ne sont pas valorisés au PFP.

f) *Variation nettes des liquidités*

Les liquidités à l'actif du bilan au 31 décembre 2016 étaient de 10 503 015 F. A fin 2015, ces liquidités étaient de 9 680 142 F. Cependant le solde des TPG auprès de la caisse centralisée de l'Etat (compte nostro) est rapporté dans les débiteurs d'exploitation et non dans les liquidités du bilan.

Le solde du compte nostro des TPG auprès de la caisse centralisée de l'Etat était de 19 009 986 F au 31 décembre 2016 (fin 2015 : 56 531 618 F). En ajoutant le compte nostro aux liquidités, les TPG avaient un total disponible de 29 513 001 F en 2016 contre 66 031 760 F à 2015, soit une baisse de liquidités totales de 36 518 759 F.

Le flux de fonds des activités opérationnelles corrigé du compte nostro est positif de 41,9 millions de francs, dont 42,5 millions de francs d'amortissement. Pour rappel, les intérêts payés et reçus étant rapportés dans les activités de financement et d'investissements, ne sont pas compris dans le flux de fonds opérationnels.

Les 24,8 millions de francs de subventions d'investissement reçues sont portés en diminution des dépenses d'investissements. Ces dernières ont consommé, après subvention, 36,4 millions de francs en 2016, en diminution de 8,7 millions de francs par rapport à 2015.

Les activités de financement ont créé une importante sortie de fonds nets en 2016 de 42 millions de francs, dont 12,7 millions de francs correspondent à des intérêts payés. Pour rappel, l'emprunt obligataire de 160 millions de francs émis en 2015 pour financer la construction du nouveau dépôt En Chardon avait permis, entre autres, de rembourser près de 59 millions de francs de dettes cette année-là. En 2016, les emprunts et dettes ont poursuivi leur baisse, avec une diminution de plus de 29 millions de francs.

g) *Capital de dotation et fonds propres*

Le capital de dotation pourvu par l'Etat de Genève demeure inchangé à 44 millions de francs.

Les fonds propres des TPG ont été retraités, avec effet rétroactif sur l'exercice 2015, par l'intégration de la perte de 25 millions de francs issue d'une opération de couverture de taux, qui portait sur la moitié de l'emprunt obligataire de 160 millions de francs émis en 2015 en vue de financer la construction du nouveau dépôt En Chardon. Si cette perte contribue à abaisser les capitaux propres, elle diminuera progressivement jusqu'à disparaître lors du remboursement de l'emprunt en 2035. Elle est à 23,6 millions de francs au 31 décembre 2016 (- 1,1 million de francs par rapport à fin 2015).

A fin 2016, les capitaux propres se montent à 11,3 millions de francs, en baisse de 6,6 millions de francs depuis fin 2015 (– 7,6 millions de francs de pertes en 2016 et diminution de la perte de 1,1 million de francs).

j) Perspectives

Les liquidités dont disposent les TPG au 31 décembre 2016 ne suffiront pas pour les activités d'investissements qui se poursuivront en 2017. Les TPG devront recourir à l'emprunt.

Les capitaux propres, qui servent à absorber les pertes d'exploitation, seront à nouveau sollicités en 2017 en raison du déficit d'exploitation (- 7 millions de francs) budgété pour cette année, avec les tarifs Unireso actuels.

L'organe de révision recommande d'approuver sans réserve les comptes annuels.

PL 12107 – Rapport de gestion 2016 des TPG

I. Préambule

Ce projet de loi se réfère à la deuxième année du contrat de prestations 2015-2018 (CP 2015-2018), conclu entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG), dont la formalisation a commencé avec le premier contrat pour la période allant de 1996 à 1998. Ce sixième contrat de prestations, adopté par le Grand Conseil le 4 décembre 2014, a été établi sur la base du Plan directeur des transports collectifs 2015-2018.

Le contrat de prestations a fait l'objet d'un premier avenant validé par le Grand Conseil le 17 décembre 2015 (loi 11693) ayant pour but de modifier l'article 7 du CP 2015-2018 « Engagements financiers de l'Etat » en ajoutant un paragraphe prévoyant des indemnités supplémentaires versées sur quatre années aux TPG au titre de la monétarisation du droit du sillon (droit des infrastructures aériennes et au sol) en vue d'une optimisation de la TVA.

Suite à l'adoption par les citoyennes et citoyens genevois le 18 mai 2014 de l'initiative populaire 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » (IN 146) et la baisse de recettes voyageurs de l'ordre de 10 millions de francs en découlant, le contrat de prestations TPG a été élaboré avec l'objectif de rationaliser l'offre existante pour la rendre plus efficiente, tout en tentant de ne pas péjorer par trop l'attractivité pour les usagers.

Le conseil d'administration des TPG a adopté le 13 mars 2017 les états financiers et le 27 mars 2017 le rapport de réalisation de l'offre 2016. L'Office fédéral des transports (OFT) a validé les états financiers des TPG le 27 mars 2016.

II. Faits marquants de l'année 2016

Dans la continuité des années 2014 et 2015, l'année 2016 a été placée essentiellement sous le signe de l'efficacité de l'offre, avec la poursuite du déploiement de mesures d'optimisation. Certains développements ponctuels ont été rendus possibles, grâce au financement complémentaire de la part de certaines communes.

Lignes de tramway

Après une première adaptation de l'offre intervenue le 13 avril 2015 pour les dessertes le week-end et lors des périodes de vacances scolaires, les mesures d'optimisation pour décembre 2015 ont concerné cette fois l'offre standard sur la période du lundi au vendredi, principalement par l'introduction d'une offre « heure creuse » déployée désormais de 9h00 à 16h00.

- Ligne 12 : la période des heures creuses voit ses fréquences légèrement adaptées de 9h00 à 16h00, en passant de 4'15" (9h00-11h30) et 4' (11h30-16h00) à 5'.
- Ligne 14 : de 9h00 à 16h00, l'offre passe de 5' à 6'.
- Ligne 15 : l'offre est adaptée aux heures de pointe en passant de 4'30" à 5'. Tout comme pour la ligne 14, la ligne 15 est exploitée à une fréquence de 6' sur la période « creuse » de 9h00 à 16h00.
- Ligne 18 : par cohérence avec l'offre des lignes 14 et 15, la fréquence sur la ligne 18 est adaptée sur le même mode avec la création d'une heure creuse de 9h00 à 16h00 à 12' au lieu de 10'.

En conséquence, l'offre produite sur le réseau tramway a baissé de l'ordre de 6%.

Lignes de trolleybus

Si aucun changement n'est à signaler en semaine, le samedi, l'offre a été adaptée sur la base de l'analyse de la fréquentation. Au lieu d'une offre à 12'30" de 12h00 à 19h00 puis à 15' de 19h00 à 21h00, le déploiement de l'offre se réalise de manière plus progressive et la période de pointe est concentrée sur la fin de l'après-midi. Ainsi la fréquence est à 15' de 12h00 à 16h00, puis à 12' de 16h00 à 19h00, avant de redescendre à 15' de 19h00 à 20h30.

L'offre produite sur le réseau trolleybus a baissé de l'ordre de 1%.

Lignes de bus principales

L'horaire du samedi des lignes de trolleybus susmentionnées est également appliqué aux lignes de bus 1-5-9-11 et 25.

La ligne 8, très sollicitée, a vu en revanche son offre légèrement améliorée du lundi au vendredi aux heures creuses, en passant de 8' à 7'30", ainsi que de 5'30" à 5' à l'heure de pointe du soir.

Sur la ligne 21, l'heure creuse du lundi au vendredi a été adaptée de 12'30" à 12'. Le samedi, l'offre a été adaptée à la fréquentation constatée : 20' au lieu de 15' de 9h00 à 12h00 et 15' au lieu de 12'30" de 12h00 à 19h00. Cette cadence de 15' est maintenue jusqu'à 20h30, au lieu de passer à 20' dès 19h.

Lignes de bus secondaires et régionales

Une nouvelle ligne U entre Richelien et Chavannes-des-Bois via Versoix-Gare et Sauvigny a été mise en service, grâce au financement de la part des communes de Versoix et Chavannes-des-Bois (VD), avec l'objectif d'assurer une correspondance avec la desserte ferroviaire régionale en gare de Versoix.

La ligne 54 a été détournée de la route d'Aire-la-Ville et dessert désormais les villages de Peney-Dessus et La Boverie.

Mesures d'harmonisation des périodes horaires

- Application d'un horaire identique sur les lignes de tramway 14 et 15. La ligne 18 est synchronisée sur la 14, avec une offre correspondant systématiquement à la moitié de cette dernière.
- Application d'un horaire identique sur les lignes de bus principales 1-5-9-11-21-25 et trolleybus 2-6-7-19 (cadence à 7'30" en heure de pointe, 10' en heure creuse, etc.). Seule la ligne 21 a encore une cadence en heure creuse plus basse que les autres (12'). Les trois lignes bus (8) et trolleybus (3-10) les plus fréquentées gardent un horaire propre à elles, qui se justifie par leurs charges élevées et des profils de charge horaire plus spécifiques.
- Suppression de l'horaire réduit « samedi vacances », avec un samedi identique toute l'année, sur l'ensemble du réseau TPG.

Autres améliorations

Parmi les autres améliorations, il faut noter les efforts réalisés en matière de qualité du service (lancement du *SwissPass*, utilisation généralisée de la tablette tactile pour la vente chez les revendeurs, etc.).

III. Réalisation de l'offre de transport 2016

Pour rappel, le contrat de prestations comprend des indicateurs de suivi avec des cibles à atteindre et un système de pénalités. Le contrat de prestations des TPG est considéré comme accompli pour autant que chacune des cibles soit atteinte : ces dernières le sont si elles sont supérieures ou égales à 95% de la cible, partiellement atteintes entre 80% et 94% de la cible, ou non atteintes si elles sont inférieures ou égales à 79% de la cible.

Les objectifs mesurés pour l'année 2016 sont présentés ci-après.

Fréquentation

Le traitement des données réalisées (comptages passagers, kilomètres parcourus, etc.) a été réorganisé au 1^{er} janvier 2016. Cette nouvelle méthode de traitement a été validée par la direction générale des transports (DGT) le 19 janvier 2016.

Les données de comptage ont ainsi bénéficié d'une amélioration du processus de retraitement (automatisation), qui permet d'accélérer notablement leur traitement. Par la même occasion, la méthode de calcul a été précisée. Cette adaptation a permis de mettre en place une automatisation complète de chacune des étapes depuis la récolte jusqu'à l'analyse permettant ainsi d'avoir une meilleure connaissance des données et une meilleure réactivité, puisqu'elles sont maintenant disponibles à J+3. Cette nouvelle méthode est par ailleurs calquée sur la méthode CFF permettant ainsi une meilleure définition de la clé de répartition des recettes au sein de la communauté tarifaire Unireso. Cette nouvelle méthode de calcul amène une légère hausse du nombre de passagers recensés. En 2015, le résultat recalculé selon la nouvelle méthode fait apparaître un écart de +4,9% par rapport à l'ancienne méthode de comptage. Les valeurs cibles 2016 à 2018 ont dès lors été corrigées de la même ampleur.

La croissance des voyages*kilomètres mesurés (VKM) augmente de 4,7% par rapport à la nouvelle cible 2016 (513 millions de voyageurs au lieu de 490). L'objectif est donc considéré comme atteint.

Entre 2010 et 2016, une augmentation réelle de la fréquentation de 19,6% a été enregistrée, soit une croissance supérieure à celle du contrat, qui était estimée à 14,2%. Ce décalage s'explique par le fait que les valeurs cibles du

contrat ont été fixées avant de connaître le résultat de l'année 2014 et qu'en réalité la valeur cible de 2015 a été atteinte dès l'année 2014.

La fréquentation entre 2015 et 2016 a augmenté de 3,1% en voyages*kilomètres et de 2,1% en nombre de voyages.

A noter que cette progression contraste avec la baisse de la production d'offre réalisée, suite aux mesures d'optimisation de l'offre. Cette dernière a baissé entre 2015 et 2016 de 2,9% pour les PKR (places × km réalisés). En conséquence, le taux de remplissage de l'ensemble des lignes, soit la fréquentation par rapport à l'offre (VKM/PKR), connaît une progression, passant de 15,7% en 2015 à 16,7% en 2016.

Qualité de service

Taux de disponibilité des distributeurs automatiques de titres de transport (DATT) : + 1,5% par rapport à la cible 2016 du contrat (99,75% au lieu de 98,25%). L'objectif est donc considéré comme atteint.

En juin 2015, l'ensemble des 520 nouvelles machines était installé. La valeur atteinte témoigne du succès du reengineering des automates.

Critères économiques et financiers

La valeur cible du *ratio de contributions cantonales* pour 2016 est fixée dans le CP 2015-2018 à 53,7%. Cet indicateur exprime les contributions cantonales monétaires (y compris les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des produits monétaires et vise à limiter la part de l'Etat dans les revenus des TPG. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un ratio 53,3% pour 2016.

La valeur cible du *ratio de couverture globale* pour 2016 a été fixée à 48,3% (hors effet du droit de sillon). Cet indicateur met en rapport les produits (y compris financiers) avec les charges. Les produits ne comprennent aucune contribution, à l'exception des indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale et la participation cantonale aux frais de gestion Unireso. Le coût du droit de sillon, payé à l'Etat, n'est pas pris en compte dans le total des charges. Cet indicateur vise à conserver une certaine proportion entre les ventes et produits divers et l'ensemble des charges des TPG. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est supérieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un ratio 48,7% pour 2016.

La valeur cible de *maîtrise financière* pour 2016 est fixée à 0,119 F/PKR. Cet indicateur exprime l'ensemble des charges par PKR (places*km réalisés) et vise à contenir le coût du service offert par les TPG en dessous de la limite

fixée. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont un coût de 0,125 F/PKR pour 2016.

L'objectif est supérieur de 5% par rapport à la cible du contrat, il est toutefois considéré comme atteint puisque situé dans la marge de tolérance.

Tous les objectifs financiers sont atteints pour 2016.

Emissions de CO₂ évitées grâce aux transports publics

Le ratio calculé permet d'apprécier l'impact positif sur l'environnement de l'usage du réseau des TPG en comparaison aux déplacements en voiture, notamment à travers les émissions de CO₂. La valeur cible pour 2016 est fixée à 0,236 F/PKR. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont un ratio de 0,247 F/PKR pour 2016. L'objectif est supérieur de 4,7% par rapport à la cible du contrat, il est toutefois considéré comme atteint puisque situé dans la marge de tolérance de 5%.

L'ensemble des indicateurs soumis à pénalités ayant été atteint, le système de pénalités n'a pas à être activé.

Depuis le contrat 2015-2018, 4 nouveaux indicateurs non soumis à pénalités ont été créés. Il s'agit d'indicateurs jugeant de la qualité de service à la clientèle.

Taux de courses non réalisées tramway

La valeur cible pour 2016 est fixée à 1,10% de courses non réalisées pour le mode tramway. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un pourcentage de 1,19 pour 2016.

L'augmentation des voyages interrompus par rapport à 2014 et 2015 s'explique notamment par les problèmes récurrents dans le secteur de 22-Cantons ainsi que par les incidents marquants tels que la chute d'un arbre sur la route de Chêne, une aiguille cassée à Plainpalais ou encore un déraillement à l'arrêt Armes lors des travaux du pont de Carouge.

Taux de courses non réalisées trolleybus

La valeur cible pour 2016 est fixée à 0,90% de courses non réalisées pour le mode trolleybus. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un pourcentage de 0,94 pour 2016.

En 2016, les voyages interrompus sont en baisse de quasiment 21% par rapport à 2015.

Taux de courses non réalisées autobus

La valeur cible pour 2016 est fixée à 0,60% de courses non réalisées pour le mode autobus. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un pourcentage de 0,57 pour 2016.

Le nombre de courses interrompues est toutefois légèrement en augmentation par rapport à 2015 (+ 1,6%) notamment en raison des problèmes de circulation dans les secteurs 22-Cantons, Frontenex et Vandoeuvres.

Evolution des notes BEST

L'indicateur est composé des résultats de l'enquête annuelle BEST (Benchmarking European Service of public Transport) permettant de comparer différentes villes européennes participant à l'enquête, dont Genève.

L'objectif est atteint lorsque toutes les notes restent stables ou évoluent positivement par rapport à l'année précédente :

- satisfaction générale : 83 points en 2016 par rapport à 86 points en 2015 ;
- fiabilité : 78 points en 2016 par rapport à 77 points en 2015 ;
- information : 65 points en 2016 par rapport à 65 points en 2015 ;
- comportement du personnel : 74 points en 2016 par rapport à 79 points en 2015 ;
- sûreté-sécurité : 79 points en 2016 par rapport à 78 points en 2015 ;
- image sociale : 87 points en 2016 par rapport à 87 points en 2015.

Mis à part la satisfaction générale et le comportement du personnel, l'ensemble des autres résultats respecte la cible souhaitée. Concernant ce dernier point, le département est en attente de la part des TPG d'une proposition de plan d'actions spécifique à l'attention du personnel de conduite.

Contrairement aux contrats de prestations précédents, l'indicateur de croissance des places*kilomètres réalisés (PKR) et l'indicateur de vitesse commerciale mesurée ne sont plus des indicateurs soumis à un objectif de performance. Ils sont toutefois transmis par les TPG à titre indicatif.

Offre de transport

Dans la continuité de la diminution de 0,15% enregistrée entre 2013 et 2014 (– 4 millions de places*kilomètres) et de la diminution de 2,5% entre 2014 et 2015 (– 84 millions de places*kilomètres), l'offre a continué à baisser de 2,9% entre 2015 et 2016 (– 92 millions de places*kilomètres) conformément au contrat de prestations.

Conditions d'exploitation

Pour la première fois depuis 2011, la vitesse commerciale s'améliore. La vitesse commerciale moyenne en 2016 a ainsi augmenté de 0,09 km/h par rapport à 2015. Ce résultat est toutefois à relativiser car seule la vitesse des lignes principales d'autobus augmente.

IV. Gestion financière 2016

Les états financiers des TPG consolident les comptes de la maison mère avec trois sociétés filles détenues à 100% : *TP Pub SA*, *TPG France Sàrl*, *TPG Vélo SA*.

L'exercice 2016 se solde par une perte de 7 617 038 F, alors que le budget prévoyait une perte plus importante, de 10 914 461 F.

Compte d'exploitation

Le résultat d'exploitation présente un bénéfice de 4 815 074 F, alors qu'un gain de 3 136 706 F était prévu au budget (+ 1,7 million de francs, soit + 53,3%).

Produits d'exploitation

Le total des produits d'exploitation est de 405 527 020 F.

Les revenus de transport (145 300 223 F) sont en hausse par rapport à 2015 (+ 1,9%, soit + 2,7 millions de francs), mais se situent en dessous du budget (- 1,3%, soit - 1,9 million de francs).

Les revenus de transport se composent des revenus des titres de transport commercialisés par Unireso, des revenus de transport propres aux TPG et des autres revenus de transport, ces derniers venant principalement du contrôle des titres de transport.

Le revenu des titres Unireso se monte à 128 297 804 F, au-dessous du budget (- 1,4%, soit - 1,8 million de francs), qui tenait pourtant d'ores et déjà compte du manque à gagner estimé, engendré par la mise en œuvre de l'IN 146.

Conséquence de la baisse des tarifs issus de la nouvelle grille tarifaire suite à l'acceptation de l'IN 146 (baisse des tarifs du billet Tout Genève et de l'abonnement annuel, mais maintien du tarif pour l'abonnement mensuel), les ventes des abonnements mensuels ont, tout comme durant l'exercice 2015, fortement reculé (- 6,7% par rapport à 2015 et - 7,6% par rapport au budget), se reportant sur les billets. La quantité d'abonnements annuels progresse de 4,5%, mais les produits comptabilisés y relatifs ne reflètent pas cette hausse (- 0,6%). En effet, les abonnements sont comptabilisés de manière linéaire tout

au long de leur période de validité (1/12^e du prix de vente par mois), ce qui fait que les produits comptabilisés en 2015 comportaient une part importante d'abonnements vendus en 2014 à l'ancien tarif, plus élevé.

Les revenus de transport TPG, constitués essentiellement des titres de transport combinés (P+R, demi-tarif, combinés vendus par les CFF), de la part des titres de transport régionaux (GLCT) hors du Canton revenant aux TPG et des autres prestations de transport directement vendues par les TPG se montent à 11 014 259 F (+ 0,6 million de francs par rapport au budget et à 2015) et connaissent une augmentation des ventes de titres de transport réservés, de titres régionaux et de titres combinés (+ 1,7 million de francs).

Les autres revenus de transport (5 988 161 F), essentiellement les revenus du contrôle des titres de transport, sont en croissance par rapport à 2015 (+ 4%, soit + 0,2 million de francs), mais inférieurs au budget (− 9%) à cause des revenus du contrôle des titres de transport. 2016 a effectivement connu une augmentation des contrôles (+ 7%), mais avec un taux de fraude en baisse, qui est passé de 2,5% à 2,4%.

La contribution de l'Etat de 223 753 613 F est inférieure au budget de − 0,1% (− 239 974 F), en raison d'une participation moindre aux frais Unireso.

Les contributions fédérales (10 707 568 F) correspondent au budget mais sont en baisse par rapport à 2015 (− 825 590 F, soit − 7,2%). Le budget 2016 a tenu compte de la baisse des subventions fédérales au titre du trafic régional de voyageurs (TRV), liée principalement à la non prise en compte des lignes 46 et S (en raison de leur rentabilité insuffisante selon les critères OFT, soit un taux de couverture inférieur à 20%).

Les contributions des communes et des tiers (8 371 729 F) sont en légère hausse par rapport au budget (+ 148 855 F, soit + 1,8%) en raison de l'augmentation de la contre-valeur en francs de la contribution pour les lignes transfrontalières en provenance du GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière), perçue en euros. La contribution des communes et des tiers est aussi supérieure à 2015 (+ 693 690 F, soit + 9%) en raison également de l'effet de change des contributions GLCT (+ 510 798 F), mais aussi de la participation des communes de Versoix et de Chavannes-des-Bois à la ligne U.

Les produits d'exploitation divers (17 393 888 F) sont supérieurs au budget (+ 1 084 628 F, soit + 6,7%) et plus proches de 2015 (+ 272 970 F, soit + 1,6%). Les travaux facturés à des tiers ont fortement augmenté (+ 1 551 642 F par rapport au budget et + 1 059 228 F par rapport à 2015) en raison de plusieurs chantiers (pont de Carouge, sous-stations, poses de mâts, déplacements d'arrêts). Par contre, à 8 985 655 F, les produits de publicité ne sont pas au niveau attendu (− 789 345 F, soit − 8%) et sont en recul par rapport

à 2015 (– 641 245 F, soit – 6,7%), pour plusieurs raisons : crise touchant les produits de luxe et le commerce de détail, retard du projet de publicité numérique et baisse de recettes en provenance des campagnes politiques.

Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation est de 400 711 946 F, inférieur au budget (– 2,6 millions de francs ou – 0,6%), mais supérieur aux 397 922 977 F de charges d'exploitation en 2015 (+ 2,8 millions de francs ou + 0,7%)

A 232 137 839 F, les rémunérations brutes des collaborateurs sont en hausse de 1% (+ 2,3 millions de francs) par rapport à 2015, mais se situent légèrement au-dessous du budget (– 0,7%, soit – 1,7 million de francs). La rémunération des collaborateurs et les charges sociales dépassent le budget d'un million de francs, principalement en raison du personnel intérimaire. L'effectif moyen est de 1838 équivalents temps plein (ETP) en 2016 pour un budget établi à 1834 ETP. A 1833 ETP, l'effectif moyen 2015 était lui aussi proche de 2016. La croissance des frais de personnel est attribuable aux mécanismes salariaux (+ 3,6 millions de francs), au personnel intérimaire (+ 0,7 million de francs), aux primes (+ 0,2 million de francs) et aux frais de recrutement (+ 0,2 million de francs). Certains autres frais de personnel (baisse de provision pour avantages à long terme et de valorisation des abonnements du personnel) sont venus exceptionnellement modérer cette hausse à hauteur de 2,5 millions de francs.

Les frais de véhicules (32 382 152 F) sont inférieurs au budget (– 0,3 million de francs) et à 2015 (– 1,3 million de francs, soit – 3,9%). Ces dernières économies viennent principalement de moindres frais d'accidents et de maintenance.

Les frais de bâtiments et d'installations fixes (20 216 087 F) sont aussi très proches du budget (– 0,2 million de francs) et inférieurs à 2015 (– 0,8 million de francs, soit – 3,7%). Les TPG avaient achevé en 2015 la conversion des DATT solaires en électriques (une charge de 0,7 million de francs en 2015).

Les frais de sous-traitance de transport (44 551 287 F) sont supérieurs au budget (+ 0,5 million de francs, soit + 1,2%) et inférieur à 2015 (– 0,4 million de francs, soit – 0,9%) ; le principal écart avec le budget venant du taux de change sur les contrats de sous-traitance libellés en euros. Par rapport à 2015, il s'agit de l'arrêt des navettes E et G (+ 0,9 million de francs) partiellement compensé par la sous-traitance de la nouvelle ligne U (– 0,5 million de francs). Pour rappel, la ligne U est financée par les communes.

Les plafonds de sous-traitance des lignes produites dans le cadre du contrat de prestations sont fixés à 10% des charges, et plus spécifiquement, pour la sous-traitance hors lignes frontalières et provisoires, à 4% des charges, selon

la loi sur les Transports publics genevois (LTPG, H 1 55). Les ratios pour 2016 sont respectivement à 9,0% et 3,2%, soit en dessous des plafonds.

Les charges d'exploitation diverses (25 721 332 F) sont assez proches du budget (+ 0,4 million de francs soit + 1,5%) et très supérieures à 2014 (+ 4 millions de francs soit + 18%). En fin d'année, la part de TVA non récupérable liée aux achats en 2016 s'est révélée plus importante que prévu aux budgets de fonctionnement et d'investissement. Une fois le décompte effectué, 2,9 millions de francs de TVA non récupérable ont été comptabilisés dans les charges d'exploitation diverses (+ 2,4 millions de francs par rapport à 2015). Les autres écarts viennent de l'achat de matériel informatique et des frais de communication.

Les dotations aux amortissements (42 657 710 F) sont inférieures au budget (- 1,3 million de francs) et à 2015 (- 1,4 million de francs) en raison principalement de l'allongement de la durée d'utilisation des tramways DAV, entraînant un amortissement annuel moindre sur une plus longue durée (2,8 millions de francs d'économie). A l'opposé, la durée de vie de deux anciennes séries de trolleybus a été ramenée à 20 ans au lieu de 25 ans (1,1 million de francs de dotation supplémentaire).

La dernière ligne du compte d'exploitation est la perte sur constats et sur débiteurs (3 045 538 F), égale au budget mais en forte augmentation par rapport à 2015 à + 0,4 million de francs (+ 17%). Deux effets se compensent partiellement : une provision de 0,5 million de francs pour créance douteuse sur le GLCT (celui-ci étant en attente de justifications de calcul complémentaires) et de moindres pertes (+ 0,1 million de francs) sur les constats d'infractions aux titres de transport, qui sont en baisse (voir plus haut le paragraphe sur les autres revenus de transport sous *Produits d'exploitation*). Le taux de pertes sur constat, lui, reste stable à 40%.

Résultat financier

Le résultat financier net est déficitaire de 12 714 266 F. Il est inférieur au budget prévisionnel (- 1,3 million de francs, soit - 9,5%) comme par rapport à 2015 (- 1,1 million de francs, soit - 7,8%).

Par rapport au budget, deux facteurs se trouvent dans les revenus financiers : les soldes non utilisés des cart@abonus pour 0,5 million de francs et la monnaie non rendue par les DATT pour 0,2 million de francs. Pour rappel le solde non utilisé des cart@abonus et la monnaie non rendue sont comptabilisés en produit financier et non en revenus de transport.

L'autre facteur de baisse vient des charges financières, inférieures tant par rapport au budget (- 0,6 million de francs) que par rapport à 2015

(- 1,1 million de francs). La trésorerie à disposition des TPG a, d'une part, permis un moindre recours à l'emprunt et, d'autre part, été utilisée pour financer les travaux du centre de maintenance en 2016. Pour rappel, le coût du financement de ces derniers n'est pas comptabilisé dans les charges financières, mais dans les immobilisations pour travaux en cours, à l'actif du bilan.

Investissements et engagements

Les investissements, soit les actifs immobilisés au bilan, continuent d'augmenter en valeur (670 737 160 F, soit + 27 millions de francs par rapport à 2015). Le principal poste des immobilisations reste les véhicules et leurs équipements dont la valeur nette est de 394 427 164 F (- 9,2 millions de francs par rapport à 2015).

En 2016, les TPG ont fait l'acquisition de nouveaux actifs pour un total de 73 324 314 F, travaux en cours y compris (2015 : 55 995 936 F).

Le total de l'investissement pour le nouveau centre de maintenance en Chardon, depuis le début des travaux, a atteint 111 576 583 F (2015 : 68 134 860 F, soit + 43,4 millions de francs). Ces acquisitions ont été partiellement financées par la subvention d'investissements reçue de l'Etat à hauteur de 52 075 413 F (2015 : 27 392 866 F).

La situation financière de la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG (FPTPG) montre un degré de couverture des engagements envers les pensionnés actuels de 111,15% (110,71% en 2015). Le degré de couverture minimal de 100% des engagements envers les retraités est respecté.

Notons que le degré de couverture générale, comprenant les pensionnés et les actifs actuels est de 62,14%, en amélioration par rapport à 2015 (60,77%).

En application de l'exigence fédérale relative aux institutions de prévoyance de droit public, le plan de financement de la FPTPG doit permettre d'atteindre un taux de couverture des engagements d'au moins 80% d'ici 2052. L'Etat a délivré une garantie au profit de la FPTPG, ce qui autorise celle-ci à fonctionner en capitalisation partielle. S'il existe un risque que les paliers obligatoires selon la LPP ne soient pas atteints, alors la garantie de l'Etat est actionnée et l'Etat doit payer à la FPTPG les intérêts sur le découvert non autorisé.

Autres faits marquants

Capital de dotation et fonds propres

Le capital de dotation pourvu par l'Etat de Genève demeure inchangé à 44 millions de francs.

Les fonds propres des TPG ont été retraités, avec effet rétroactif sur l'exercice 2015, par l'intégration de la perte de 25 millions issue d'une opération de couverture de taux, qui portait sur la moitié de l'emprunt obligataire de 160 millions de francs émis en 2015 en vue de financer la construction du nouveau dépôt En Chardon.

Cette réserve abaisse les capitaux propres, mais diminuera progressivement jusqu'à disparaître lors du remboursement de l'emprunt en 2035. Elle était à 23,6 millions de francs au 31 décembre 2016 (- 1,1 million de francs par rapport à fin 2015).

Compte d'exploitation par rapport au PFP et perspectives

A 4,8 millions de francs, le résultat d'exploitation est identique au Plan financier pluriannuel (PFP) annexé au contrat de prestations 2015-2018, avec toutefois des écarts dans les produits comme dans les charges. Les comptes 2016 montrent dans les revenus les principaux écarts suivants, en millions de francs, par rapport au PFP : + 1,3 en produits d'exploitation divers, + 0,4 en contribution de la Confédération et - 0,8 de revenus de transport. Pour les charges, les principaux écarts sont : + 2,8 de frais de personnel, + 1,5 de sous-traitance de transport et - 3,4 de dotations aux amortissements.

Le PFP prévoyait un résultat net de - 9 millions de francs. Le moindre déficit aux comptes 2016 (- 7,6 millions de francs, soit une amélioration de + 1,4 million de francs) est dû au résultat financier (une charge nette de 12,7 millions de francs, contre 13,9 au PFP) et aux résultats dans les sociétés associées (+ 0,3 million de francs) qui ne sont pas valorisés au PFP.

Le PFP prévoyait une perte totale, sur les quatre années, de 29 millions de francs, avec une importante perte en 2015 qui se réduit fortement les deux années suivantes pour arriver à un résultat proche de l'équilibre pour l'exercice 2018. Les comptes 2015 et 2016 se sont révélés moins déficitaires qu'au PFP. En revanche, le budget adopté par les TPG pour l'exercice 2017 prévoit une perte deux fois et demie plus importante que celle planifiée au PFP. A la fin de l'année 2017, la perte cumulée depuis le début du CP 2015-2018 devrait atteindre près de 26 millions de francs, ne laissant plus que 4 millions de francs aux fonds propres.

V. Conclusion

Sur le plan de la réalisation de l'offre de l'année 2016, les TPG ont respecté les mesures d'optimisation et de réduction de prestations prévues au contrat de

prestations, conformément au Plan directeur des transports collectifs 2014-2018.

Les recettes TPG 2016 ont dépassé les recettes 2015 grâce à une poursuite de la croissance de la fréquentation globale du réseau de 2,1%. Néanmoins, ces recettes ont été inférieures aux prévisions budgétaires, ces dernières tenant pourtant d'ores et déjà compte du manque à gagner estimé, engendré par la mise en œuvre de l'IN 146.

Sur le plan du résultat financier, la perte inférieure au PFP ne doit pas occulter le fait que le retour à l'équilibre planifié pour 2018 dans le contrat de prestations ne semble pas pouvoir être atteint avec le niveau de tarification actuel.

Votes

Le président propose de voter ces deux PL.

Un député (S) indique que le groupe Socialiste va approuver le PL 12106 car les états financiers sont tenus avec vigueur. Il ajoute qu'ils refuseront le PL 12107 non pas à cause des TPG qui doivent faire avec les budgets alloués mais parce que les décisions politiques ont amené non pas à de l'efficacité et à de l'optimisation mais à des mesures d'économies, avec une réduction de 2% de l'offre sur l'ensemble du réseau en 2016.

Un député (MCG) indique que le groupe MCG acceptera les PL 12107 et 12106. Il souligne une recherche d'économies dans le cadre de la gestion de l'entreprise. Il pense donc que les TPG sont dans la bonne voie. Il explique que réduire l'offre sur les lignes les moins fréquentées représente bien de l'optimisation et non pas de la réduction des prestations.

Un député (PDC) indique que le PDC votera les deux PL. Il relève que les TPG ont fait de gros efforts d'économies et d'optimisation et qu'ils sont dans une position difficile. Il regrette la réduction de l'offre des prestations et rappelle qu'au mois de septembre dernier la Commission des transports avait trouvé un compromis en augmentant la subvention et en augmentant modérément les tarifs, ce qui aurait pu permettre de rétablir les prestations. Il souligne que les transports publics sont un élément important de l'économie.

Un député (PLR) indique que le groupe PLR votera ces deux PL. Il indique que le rapport de gestion montre une optimisation. Il indique qu'il y a des conséquences aux votations et que cela n'est pas toujours à l'Etat de les compenser. Il n'est pas sûr que des économies importantes soient encore possibles.

Un député (Ve) indique que les Verts vont accepter le PL 12106 et refuser le PL 120107. Il rappelle que malgré la baisse de l'offre la fréquentation est en hausse, et que cela n'est donc pas acceptable de réduire l'offre. Il pense que la raison principale est la baisse de la vitesse commerciale dans la région urbaine alors qu'une loi pour la priorité des transports publics a récemment été votée.

Un député (UDC) indique que le groupe UDC va accepter les deux PL. Il explique que le rapport de gestion fait une analyse fine et efficace avec un tableau de bord complet. Il indique que l'analyse financière est cependant préoccupante. Il précise qu'une société privée devrait prendre des mesures avec de telles pertes et aussi peu de fonds propres.

Un député (S) rappelle qu'il y avait une position de compromis en septembre 2016 qui était de ne pas toucher au tarif junior et senior et de monter légèrement les autres tarifs ainsi que la subvention TPG. Il explique que, si cette proposition avait été acceptée, très certainement qu'il n'y aurait pas eu de referendum et que les conséquences n'auraient pas été les mêmes.

Le président met aux voix l'entrée en matière du **PL 12106**.

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

Contre : –

Abstention : –

L'entrée en matière du PL 12106 est acceptée.

Le président passe au deuxième débat.

Titre et préambule : pas d'opposition – adopté.

Article unique : pas d'opposition – adopté.

Le président met aux voix le PL 12106 dans son ensemble.

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

Contre : –

Abstention : –

Le PL 12106 est accepté.

Le président met aux voix l'entrée en matière du **PL 12107**.

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

Contre : –

Abstention : –

L'entrée en matière du PL 12107 est acceptée.

Le président passe au deuxième débat.

Titre et préambule : pas d'opposition – adopté.

Article unique : pas d'opposition – adopté.

Le président met aux voix le PL 12107 dans son ensemble.

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

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

Abstention : 1 (1 MCG)

Le PL 12107 est accepté.

Mesdames et Messieurs les députés, la majorité vous encourage, à faire un bon accueil à ces projets de lois et à les voter tels qu'issus des travaux de la commission.

Annexes :

- 1. Comptes annuels et rapports de gestion 2016*
- 2. BEST Survy results 2016 Geneva*

Projet de loi (12106-A)

approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016

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 2016;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 13 mars 2017,
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 des fonds propres;
- 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, du compte d'exploitation et du tableau des flux de fonds, ainsi que les autres informations requises par le référentiel comptable.

² Les états financiers pour l'année 2016 sont approuvés.

Projet de loi (12107-A)

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016

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 2016;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016;
vu les décisions du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 27 mars 2017 et du 4 avril 2017,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2016 est approuvé.



Comptes annuels et rapport de gestion
TPG 2016
Présentation complémentaire



Produits du transport en 2016 (complément)

Titres de transports vendus en 2016

Nombre	2015	2016
Billets	14'953'447	16'189'937
Mensuels	627'475	586'681
Annuels	109'175	114'142

Faits marquants de l'année 2016

Exercice placé sous le signe de l'efficacité de l'offre

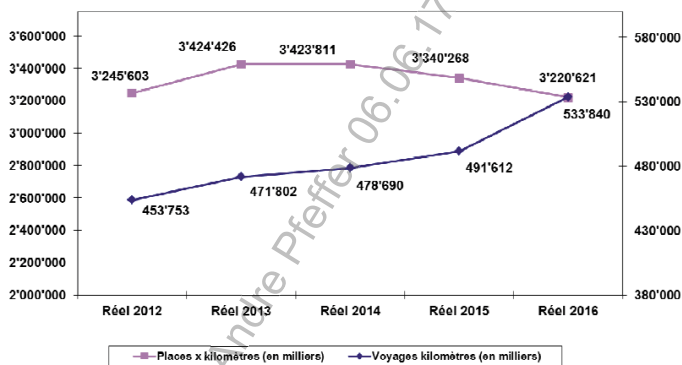
- Offre produite sur le réseau tramway: -6%
introduction d'une offre « heure creuse »
- Offre produite sur le réseau trolleybus: -1%
offre adaptée selon l'analyse de la fréquentation

Faits marquants de l'année 2016

Différentes améliorations réalisées durant l'exercice

- Prolongement de la ligne U:
Chavannes-des-Bois jusqu'à Bossy
Financement assuré par l'ensemble des communes
- Lancement du Swisspass

Evolution des places et voyages x km 2012 – 2016



Places kilomètres totales, y compris France.

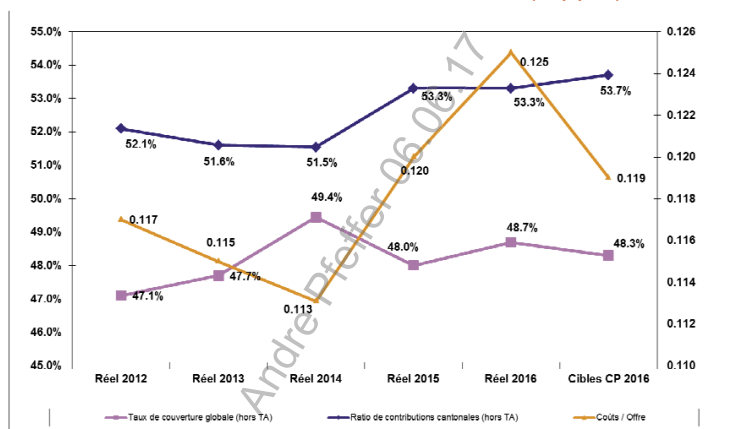
Améliorer la fréquentation

Evolution de l'offre et de la fréquentation

	2015	2016
Nombre de places-km offertes (en milliers)	3'340'268	3'220'621
Km-convois productifs parcourus (en milliers)	25'659	25'278
Nombre de voyages (en millions)	209.6*	213.8

*chiffre retraité selon une nouvelle méthode validée par la Direction générale des transports le 19 janvier 2016

Assurer une maîtrise financière (rappel)



Données consolidées.

Garantir le service à la clientèle

Offrir un service de qualité

- Taux de disponibilité des distributeurs automatiques de titres de transport: 99.75%*

*la valeur atteinte témoigne du succès rencontré par l'installation de 520 nouvelles machines en juin 2015.

Diminuer les impacts environnementaux

Emissions de CO₂ évitées

- Impact positif sur l'environnement de l'usage des tpg. Ratio entre les émissions de CO₂ tpg et celles évitées en voiture: 0.247*

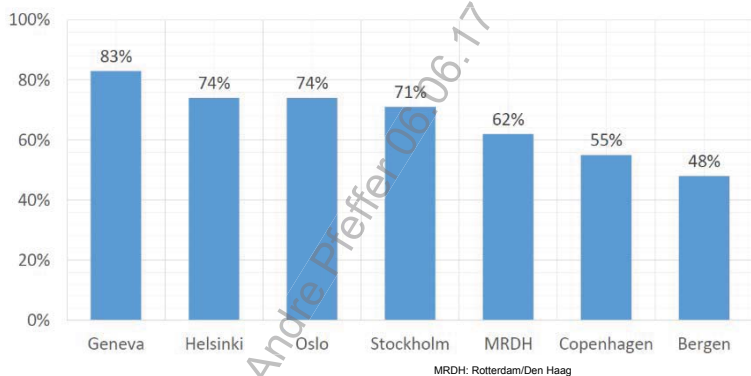
*la valeur signifie qu'à nombre de personnes et de déplacements équivalents les transports publics représentent quatre fois moins d'émissions de CO₂ que le trafic automobile.

S'engager à la fiabilité du réseau

Taux de courses non réalisées en 2016

- Tramway: 1.19%
- Trolleybus: 0.94% (-21% par rapport à 2015)
- Autobus: 0.57%

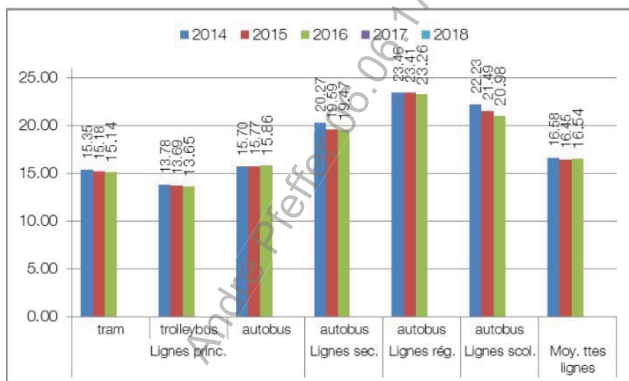
Evaluation des notes BEST 2016



Source: BEST survey 2016

Vitesse commerciale

En 2016, la Vcom moyenne a augmenté de 16.45 à 16.54 km/h par rapport à 2015.



BEST
Benchmarking in European Service of Public Transport

BEST Survey results 2016 (full year)
GENEVA

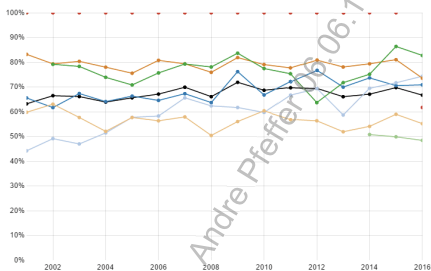
Andre Pfeffer 06:17



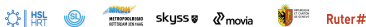
BEST
Benchmarking in European Service of Public Transport

Citizen satisfaction Satisfied

Subgroup: None selected



Index	City
BEST average	
70%	Stockholm
70%	Oslo
70%	Helsinki
70%	Copenhagen
70%	Geneva
70%	Bergen
70%	Rotterdam/Den Haag

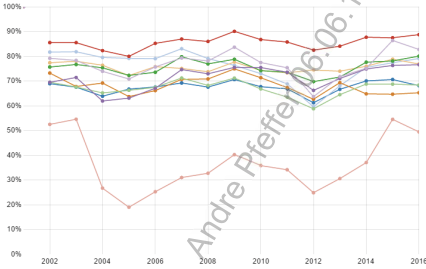


BEST

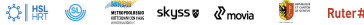
Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva Satisfied

Subgroup: None selected



Item	City
Traffic supply	✗
Reliability	✗
Information	✗
Staff behaviour	✗
Personal security and safety	✗
Comfort	✗
Social image	✗
Value for money	✗
Loyalty	✗
Citizen satisfaction	✗



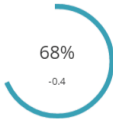
BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

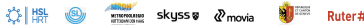
Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Traffic supply



PT is good for work/school trips	78% -1.5	Oslo	72% -0.5
PT is good for trips e.g. shopping, leisure	51% -0.6	Helsinki	71% +0.1
PT is good for trips in the city centre	91% -0.3	Stockholm	68% -0.4
PT is good for trips outside the city centre	42% -0.3	Geneva	68% -0.4
Nearest stop is close to where I live	88% -0.9	Rotterdam/Den Haag	68% -0.1
Travel time on PT is reasonable	68% -0.7	Copenhagen	65% -0.3
Waiting time is short at transfers	58% -1.5	Bergen	55% -1.2
I am satisfied with the number of departures	67% -1.4		



BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

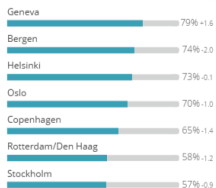
Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Reliability



PT mostly runs on schedule



BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

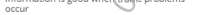
Information



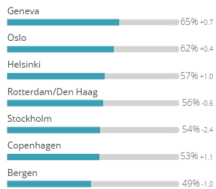
It is easy to get the information needed



Information is good when traffic problems occur



The information is good in stops and terminals



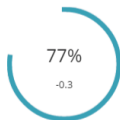
BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

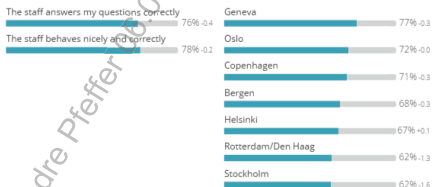
Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Staff behaviour



The staff answers my questions correctly 76% -0.4
The staff behaves nicely and correctly 78% -0.2



Ruter#

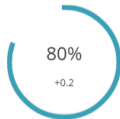
BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

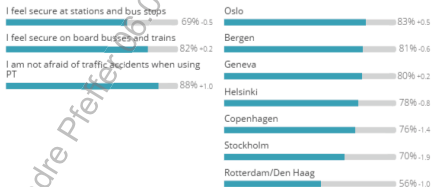
Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Personal security and safety



I feel secure at stations and bus stops 69% -0.5
I feel secure on board buses and trains 82% -0.2
I am not afraid of traffic accidents when using PT 88% -1.0



Ruter#

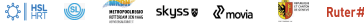
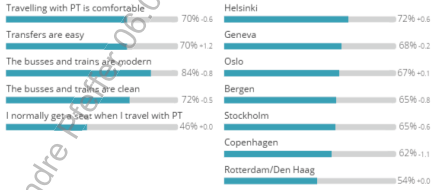
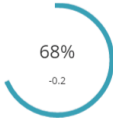
BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Comfort



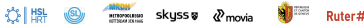
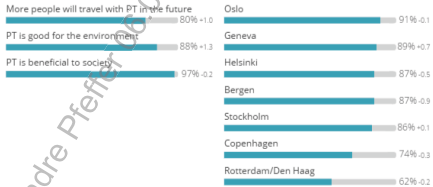
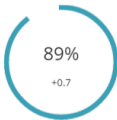
BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Social Image



BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

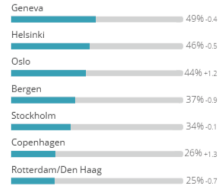
Value for money

49%

-0.4

PT gives value for money 57% -0.8

PT fares are reasonable 41% -0.1



Ruter#

BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

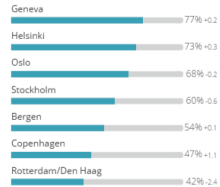
Subgroup: None selected

Loyalty

77%

+0.2

I gladly recommend travelling with PT to others 77% +0.2



Ruter#

BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

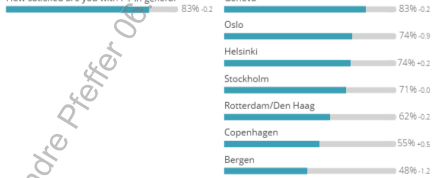
Geneva - 2016 (n=1310)

Subgroup: None selected

Citizen satisfaction



How satisfied are you with PT in general



BEST

Benchmarking in European Service of Public Transport

Geneva - 2016 (n=1310)

QUESTION	RESULT	TREND	EFFECT ON CITIZEN SATISFACTION
I normally get a seat when I travel with PT	46%	0	
I feel secure at stations and bus stops	67%	-0.5	
I am satisfied with the number of departures	67%	-1.4	
Walking time is short at transfers	58%	-1.5	
Transfers are easy	70%	-1.4	
It is easy to get the information needed	77%	-0.8	
I feel secure on board buses and trains	82%	-0.2	
Nearest stop is close to where I live	88%	-0.9	
The staff behaves nicely and correctly	89%	-0.2	
I am not afraid of traffic accidents when using PT	80%	+1	
The buses and trains are clean	72%	-0.5	
The staff answers my questions correctly	76%	-0.4	
PT mostly runs on schedule	79%	-1.6	
Information is good when traffic problems occur	51%	-0.3	
The buses and trains are modern	94%	-0.8	



Date de dépôt : 31 mai 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LE PL 12107

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Stoppons immédiatement la baisse de l'offre TPG voulue par le conseiller d'Etat chargé des transports

Le conseiller d'Etat Luc Barthassat a déjà coupé 6% de l'offre de transports publics en trois ans. Il veut continuer son sabordage en 2017 en sabrant 2% de plus de l'offre. Ces coupes doivent cesser immédiatement et c'est pour cela que nous refusons ce rapport de gestion des TPG pour l'année 2016 qui illustre ces baisses de prestations.

Faits marquants de l'année 2016

« Dans la continuité des années 2014 et 2015, l'année 2016 a été placée essentiellement sous le signe de l'efficacité de l'offre, avec la poursuite du déploiement de mesures d'optimisation. » Traduction de ce charabia de communication : dans la continuité des années 2014 et 2015, l'année 2016 a été placée essentiellement sous le signe des baisses de l'offre de transports publics.

Quelles sont ces baisses en 2016 ?

Lignes de tramway

Après une première adaptation de l'offre intervenue le 13 avril 2015 pour les dessertes le week-end et lors des périodes de vacances scolaires, les mesures d'optimisation pour décembre 2015 ont concerné cette fois l'offre standard sur la période du lundi au vendredi, principalement par l'introduction d'une offre « heure creuse » déployée désormais de 9h00 à 16h00.

- Ligne 12 : la période des heures creuses voit ses fréquences légèrement adaptées de 9h00 à 16h00, en passant de 4'15" (9h00-11h30) et 4' (11h30-16h00) à 5'.
- Ligne 14 : de 9h00 à 16h00, l'offre passe de 5' à 6'.

- Ligne 15 : l'offre est adaptée aux heures de pointe en passant de 4'30" à 5'. Tout comme pour la ligne 14, la ligne 15 est exploitée à une fréquence de 6' sur la période « creuse » de 9h00 à 16h00.
- Ligne 18 : par cohérence avec l'offre des lignes 14 et 15, la fréquence sur la ligne 18 est adaptée sur le même mode avec la création d'une heure creuse de 9h00 à 16h00 à 12' au lieu de 10'.

En conséquence, l'offre produite sur le réseau tramway a baissé de l'ordre de 6%.

Lignes de trolleybus

Si aucun changement n'est à signaler en semaine, le samedi, l'offre a été adaptée sur la base de l'analyse de la fréquentation. Au lieu d'une offre à 12'30" de 12h00 à 19h00 puis à 15' de 19h00 à 21h00, le déploiement de l'offre se réalise de manière plus progressive et la période de pointe est concentrée sur la fin de l'après-midi. Ainsi la fréquence est à 15' de 12h00 à 16h00, puis à 12' de 16h00 à 19h00, avant de redescendre à 15' de 19h00 à 20h30.

L'offre produite sur le réseau trolleybus a baissé de l'ordre de 1%.

Lignes de bus principales

L'horaire du samedi des lignes de trolleybus susmentionnées est également appliqué aux lignes de bus 1-5-9-11 et 25.

La ligne 8, très sollicitée, a vu en revanche son offre légèrement améliorée du lundi au vendredi aux heures creuses, en passant de 8' à 7'30", ainsi que de 5'30" à 5' à l'heure de pointe du soir.

Sur la ligne 21, l'heure creuse du lundi au vendredi a été adaptée de 12'30" à 12'. Le samedi, l'offre a été adaptée à la fréquentation constatée : 20' au lieu de 15' de 9h00 à 12h00 et 15' au lieu de 12'30" de 12h00 à 19h00. Cette cadence de 15' est maintenue jusqu'à 20h30, au lieu de passer à 20' dès 19h.

Pour un arrêt immédiat des baisses de l'offre TPG voulues par le conseiller d'Etat chargé des transports

Après avoir coupé 6% d'offre globale de transports publics ces trois dernières années, le conseiller d'Etat chargé des transports Luc Barthassat va continuer son sabotage des transports publics en 2017 et veut sabrer encore les prestations de 2% avec notamment l'arrêt d'un tram 12 sur deux qui ne desservira plus Carouge mais s'arrêtera aux Augustins. C'est tout simplement inadmissible. C'est une manière de faire payer le peuple qui aurait, d'après le

conseiller d'Etat, mal voté, notamment les habitant-e-s des centres urbains (Ville de Genève, Carouge, Lancy, etc.).

Une loi pour compenser les baisses de tarifs par une augmentation de la subvention

La minorité refuse ces baisses et salue la proposition socialiste pour sortir de cette impasse de baisse de l'offre pilotée par le conseiller d'Etat. En effet, un projet de loi a été élaboré afin de forcer le Conseil d'Etat à compenser toute baisse des tarifs par une hausse de la subvention pour poursuivre le développement de l'offre TPG/UNIRESO.

8 millions pour stopper l'hémorragie de l'offre

A très court terme, pour répondre à la majorité de la population qui a refusé le 21 mai dernier une hausse des tarifs TPG voulue par les Verts et la droite du Grand Conseil, la minorité soutient une augmentation de 8 millions de la subvention aux TPG pour éviter de poursuivre dans les coupes qui sont illustrées dans ce rapport de gestion 2016.

Un financement équilibré à horizon Léman Express

En vue de la mise en service du RER Léman Express en décembre 2019 qui correspondra à une hausse massive de l'offre de transports publics dans la région genevoise, il faudra rapidement travailler ensemble pour trouver un financement équilibré qui puisse être accepté par la population.

Conclusion

La minorité s'oppose à ce rapport de gestion 2016 car il contient des baisses inadmissibles de prestations de transports publics exigées par le Conseil d'Etat. Il est temps de stopper l'hémorragie de l'offre en augmentant la subvention aux TPG pour que le développement de nos transports publics puisse se poursuivre. Il est vital de disposer d'une offre performante de qualité qui accompagnera la mise en service de notre futur RER Léman Express.

C'est pourquoi nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à refuser ce projet de loi.

Date de dépôt : 6 juin 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LE PL 12107

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Quand la descente aux enfers des TPG prendra-t-elle fin ?

En effet, à la lecture de leur rapport de gestion, on doit constater que 2016 a été une nouvelle *annus horribilis* pour nos transports publics.

Tout d'abord, sous le couvert rhétorique de « mesures d'optimisation » et « d'efficience de l'offre », on assiste bien, dans la continuité des années 2014 et 2015, à une nouvelle baisse de l'offre en 2016. C'est ainsi 6% de prestations qui ont disparu sur le réseau tramway l'année passée.

Alors que les enjeux de mobilité de notre canton demanderaient au contraire un développement conséquent des TPG, alors que le peuple a voté, lors de cette même année 2016, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée demandant, entre autres, « un réseau de transports publics efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire », on assiste, lentement mais sûrement, à une régression, sans doute unique au monde, des prestations des transports publics.

La vitesse commerciale est également en baisse au centre-ville. Les TPG n'y ont simplement jamais été aussi lents ! Alors que la loi exige un minimum de 18 km/h de moyenne, la vitesse des trams régresse encore pour passer de 15,18 à 15,14 km/h. La plus forte baisse hors travaux s'observe sur la ligne 14, dont on peut lire qu'elle « est pénalisée par la mise en place de l'onde verte TI sur la rte de Chancy ». La situation est encore pire pour les trolleybus avec une baisse de 13,69 à 13,65 km/h. Il est pourtant prévu, à l'article 7, alinéa 2, de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, qu'« En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics », cherchez l'erreur ! Cette absence de volonté politique a fait perdre aux TPG 2000 heures de travail supplémentaires !

En contradiction totale avec les politiques publiques mises en œuvre ailleurs en Europe, les récentes tentatives du conseiller d'Etat Luc Barthassat (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'il y a plus de passagers dans moins de véhicules. Et ces derniers sont de plus en plus lents.

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 12107.