

Date de dépôt : 7 septembre 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2009 de l'entreprise des transports publics genevois (TPG)

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné le RD 767, lors de sa séance du 6 janvier 2009, sous la présidence de M^{me} Elisabeth Chatelain.

Le département du territoire (DT) était représenté par M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, ainsi que par M. Fabrice Etienne, chef de service à la DGM.

La commission a procédé à l'audition des TPG, représentés à cette occasion par MM. Roland Bonzon, directeur général, Beat Müller, directeur financier, et Eric Forestier, directeur marketing, ventes et promotion.

La prise du procès-verbal a été assurée avec précision par M. Rémy Asper, que nous remercions vivement.

1. Présentation

Sur la base des résultats 2007 et en comparaison avec le budget 2008 (voir p. 7/13 du rapport RD 767), les principaux aspects du budget 2009, mis en évidence par les représentants des TPG, sont les suivants :

- Il est rappelé en préambule que le budget 2009 des TPG est le troisième s'inscrivant dans le cadre du contrat de prestations 2007-2010. Après un excédent en 2007 de plus de 8 millions de francs et un nouvel excédent situé entre 5 et 5,5 millions, attendu pour 2008, le budget 2009 présente pour la première fois un déficit de 2,7 millions, lié notamment à l'augmentation de certaines charges, comme celles de personnel ;

- La première application par l'Etat des DICO-GE a conduit les TPG à inscrire un droit d'utilisation des infrastructures dédiées aux TPG (rails et lignes aériennes pour les trams et pour les trolleybus). Les montants correspondants (un amortissement et un coût de financement de ces investissements) ont été évalués respectivement à 300 millions de francs, et à 11,2 millions de francs pour 2009 ;
- Le passage aux normes IPSAS et le transfert d'actifs entraînent des différences avec le plan financier pluriannuel (PFP). Le tableau, figurant en page 7/13 du rapport (RD 767), permet de distinguer les effets techniques ou de méthode de la variation réelle par rapport au PFP. Il apparaît que les principales différences sont en grande partie dues aux effets techniques ;
- Concernant les produits d'exploitation, le PFP prévoyait un total de 312 millions et le budget présente un total de 330 millions. Cette différence est due principalement aux effets techniques. 11,2 millions de droit d'utilisation des bâtiments ont notamment été inscrits comme revenu (contributions non monétaires). Par ailleurs, la contribution monétaire du canton a été ajustée et une offre complémentaire non prévue par le PFP a été inscrite. Les contributions monétaires du canton dépassent ainsi de 4,5 millions la somme prévue par le PFP. Cette variation est due avant tout aux adaptations techniques liées au transfert d'actifs et, dans une moindre mesure, à l'offre complémentaire qui n'était pas incluse dans le PFP ;
- Les revenus sont légèrement au dessous des prévisions du PFP. Cela est dû essentiellement aux revenus des contrôles, en réalité moindre que ce que prévoyait le PFP. Cela peut signifier que les contrôles sont moins nombreux ou alors que les usagers payent un peu plus souvent qu'attendu leur ticket ... D'autre part, une augmentation de 2% des revenus de transport était attendue et il apparaît que celle-ci est en réalité plus élevée. Le succès des abonnements compense les revenus plus faibles au niveau des contrôles. La variation réelle, hors transfert d'actifs et normes IPSAS, est de 0,35 % par rapport au PFP. En excluant les effets techniques, la variation avec le PFP est ainsi très faible ;
- Au niveau des charges, les mêmes effets sont constatés. Alors que le PFP prévoyait des charges pour un montant de 301 millions, ce sont 322 millions qui sont inscrits au budget 2009. Cette différence est due, pour la plus grande part, aux effets de l'inscription du droit d'utilisation des infrastructures et des adaptations liées au transfert d'actifs ainsi qu'au passage aux normes IPSAS. Une augmentation réelle des charges subsiste toutefois. Celle-ci est notamment liée aux frais de personnel, le budget

2009 s'écartant sur ce point de 4 millions par rapport au PFP. Cet écart est dû à deux éléments :

- le PFP prévoyait une indexation à hauteur de 1,5%, alors que celle-ci a été portée à 3% pour 2009. Toutefois, les TPG ont estimé que l'indexation ne serait pas aussi élevée et se sont limités à 2,5%. En réalité, l'inflation genevoise sera pour 2009 de l'ordre de 1,4 % et c'est ce taux qui sera appliqué aux salaires. L'écart important que présente le budget par rapport au PFP sur ce point ne se retrouvera donc pas dans les comptes ;
- l'engagement de conducteurs sera plus important que prévu. En 2007, l'excellent résultat enregistré a découlé du nombre moins important de conducteurs nécessaires. En 2008, ce ne sont pas moins de 100 nouveaux conducteurs qui ont été engagés et les charges pour frais de personnel s'en ressentiront en 2009. Cela explique en bonne partie l'écart de 4 millions par rapport au PFP ;

- Un autre écart important apparaît au niveau des frais de véhicules (6 millions par rapport au PFP). Cet écart découle de facteurs qui s'additionnent : la hausse du prix du carburant, l'augmentation du prix de l'électricité ainsi que le passage, pour les 113 nouveaux autobus arrivés en 2008, à un contrat de maintenance fixe sur toute la période de durée de vie attendue des véhicules. Auparavant, les frais de maintenance étaient très faibles durant la première période de garantie et augmentaient fortement par la suite. Il apparaît qu'avec ce contrat de maintenance fixe, les TPG seront gagnants sur la durée. Cela se manifeste par une surcharge la première année d'exploitation, mais celle-ci sera compensée sur les années suivantes ;
- Un autre élément s'écartant du PFP est la sous-traitance. Celle-ci sera moindre en 2009 qu'en 2008 et son taux largement inférieur à celui prévu par le PFP. En effet, les TPG ont repris un certain nombre de lignes en exploitation directe ; ce qui se traduira par un taux de sous-traitance moindre mais par une augmentation des frais de personnel et de véhicules. Le taux de sous-traitance est très nettement en-dessous du seuil légal et très inférieur à celui prévu par le PFP ;
- Concernant les autres charges, les TPG essayeront d'avoir moins recours à des mandataires externes afin de compenser, autant que possible, les surcharges mentionnées au niveau des frais de véhicules et de personnel. Une grosse économie est réalisée sur le plan des amortissements. Le retard d'engagement de l'enveloppe de 215 millions, mise à disposition

dans le cadre du PFP, conduit à une réduction des charges d'amortissement de l'ordre de 4 millions ;

- Au final, le budget 2009 présente une surcharge de 3 722 000 francs par rapport aux charges d'exploitation prévues au PFP. Une partie de celle-ci est compensée par le résultat financier ; les taux d'intérêts étant plus faibles et les produits financiers plus importants que prévus par le PFP. Il en résulte un budget qui n'est pas tout à fait équilibré pour 2009. Il est toutefois rappelé qu'un résultat excédentaire important a été enregistré pour 2007 et que cela devrait se reproduire pour 2008. Sur les quatre ans du contrat de prestations, le résultat devrait être proche de l'équilibre. Toutefois, le résultat négatif inscrit au budget 2009 sera probablement moindre que prévu, au vu des dernières tendances. Un résultat négatif serait, dans tous les cas, entièrement couvert par les réserves constituées en 2007 et celles qui le seront probablement après 2008 ;
- Concernant le budget d'investissement, les TPG ont pris un peu de retard par rapport aux 215 millions prévus au PFP. Cela s'explique en partie par les effets de la législation sur les marchés publics, qui complique l'octroi des investissements. Les tranches d'investissement seront quelque peu décalées dans le temps et les investissements budgétés pour 2009 sont donc plus élevés que prévus. Il est précisé que ce décalage n'est pas une mauvaise chose en regard de la conjoncture et de la volonté des entités publiques d'accroître leurs investissements en vue d'adoucir les effets de la crise. Il est encore précisé que des investissements futurs sont déjà à l'étude et pourraient être anticipés pour contribuer à la politique anticyclique engagée par notre canton.

2. Discussion et vote

Il est répondu avec précision, et à la satisfaction de la commission, à l'ensemble des questions ; que celles-ci portent sur le budget 2009 ou plus généralement sur les prestations des TPG.

Une question, en particulier, agite quelque peu la commission : quand les tarifs des TPG devront-ils être augmentés ?

Il est confirmé qu'une augmentation des tarifs est à l'étude mais il est rappelé que les TPG ne peuvent que formuler des propositions ; les décisions concernant les tarifs étant de la compétence du Conseil d'Etat.

Le Conseiller d'Etat rappelle à ce sujet que les tarifs auraient déjà du être augmentés car, les TPG faisant partie d'une communauté tarifaire, lorsque les CFF augmentent leurs tarifs, les TPG doivent soit augmenter les leurs, soit dédommager les CFF. Les CFF ont augmenté leurs tarifs il y a un an. A cette

époque, les TPG étaient bénéficiaires et il n'est pas apparu adéquat au Conseil d'Etat d'aller dans le sens d'une augmentation des tarifs ; ceci d'autant plus qu'en décembre 2008, aucun accroissement spectaculaire de l'offre ne pouvait justifier une augmentation. Il précise que la prochaine opportunité d'augmentation se présentera en décembre 2009 car une 2^{ème} augmentation des tarifs des CFF est prévue à ce moment-là et il sera alors possible de faire valoir aux Genevois une augmentation substantielle de l'offre. Il considère que de différer encore l'augmentation des tarifs pour des raisons politiques serait assez dommageable, car cela reviendrait à demander au contribuable genevois de participer plus largement à la couverture des billets ; puisque ce qui n'est pas payé par l'utilisateur l'est par la subvention cantonale. Enfin, il lui paraît, d'une façon générale, préférable d'augmenter les tarifs progressivement que par à-coups.

A la question de savoir s'il serait possible d'augmenter le prix des billets à l'exclusion de celui des abonnements, le Conseiller d'Etat confirme et souligne que les augmentations de tarifs sont aussi l'occasion de réfléchir à introduire une nouvelle structure tarifaire. Par contre, il lui paraît difficile d'imaginer un système complètement différent de ceux qui sont pratiqués ailleurs en Suisse. Il rappelle que de vives protestations s'étaient élevées lors de la suppression des rabais accordés aux personnes âgées. Il ne souhaite pas voir réintroduire de particularités genevoises de ce type mais considère que, tant que le système demeure en harmonie avec celui des CFF, la marge de créativité est assez large et permet tout de même d'envisager des allègements tarifaires ciblés ; notamment pour les bons clients.

Avant de passer au vote, un commissaire fait encore remarquer une erreur de plume dans le rapport du Conseil d'Etat. En page 3, §2, dernière phrase du rapport, il est mentionné « le résultat global de l'exercice 2008... » or, il faut lire en réalité « le résultat global de l'exercice **2009** ... ».

Après avoir pris note de cette rectification, la Présidente passe au vote :

<p>La Commission des transports prend acte du RD 767 à l'unanimité. (3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)</p>
--

3. Conclusion

Considérant ce qui précède, la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre également acte du RD 767.