

Date de dépôt : 23 septembre 2014

Rapport

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

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné le projet de loi 11138 au cours de trois séances – celles du 26 août, ainsi que des 2 et 16 septembre 2014 – sous la présidence de M. Daniel Zaugg. Elle a pu bénéficier de la présence du chef du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (ci-après DETA), M. Luc Barthassat, ainsi que de celle de M. David Favre, secrétaire adjoint chargé de la mobilité au DETA, et de celle de M. Benoît Pavageau, directeur de la Direction des transports collectifs. La rapporteure tient par ailleurs à remercier M. Sacha Gonczy et M^{me} Laura Andres pour la qualité de la retranscription des débats.

Outre la présentation par le Département du projet de loi, les auditions suivantes ont été effectuées dans le cadre de son étude :

- UNIRESO, en les personnes de MM. Rémy Burri, responsable communauté tarifaire UNIRESO, et Antoine Stübi, responsable de communautés tarifaires auprès des CFF ;
- les initiants de l'initiative 146, en les personnes de MM. Christian Grobet et François Baertschi.

1. Présentation du projet de loi par le Département

Présentation générale par le conseiller d'Etat

Le conseiller d'Etat chargé du DETA explique que plusieurs solutions ont été proposées pour résoudre les problèmes que pose l'application de l'initiative 146.

Dans toute votation, il y a des conséquences. Il faut s'en rendre compte, surtout à l'heure où l'on parle de la traversée de la rade :

- soit le Conseil d'Etat compense entièrement le manque à gagner ;
- soit il ne le compense pas du tout ;
- soit il le compense partiellement, par exemple avec un montant de CHF 5 millions, qui aurait permis d'éviter les licenciements prévus après 2015. Cette dernière solution a été rejetée par le Conseil d'Etat parce qu'elle ne correspondait pas à sa stratégie budgétaire dans laquelle tous les services de l'Etat doivent fixer des priorités pour proposer un budget équilibré et réduire la dette du canton.

Dès lors, il n'y a donc pas d'autre choix que de réduire certaines cadences (tout en maintenant telles quelles celles des heures de pointe), supprimer les rabais pour les « grands comptes » (communes, Etat et grandes entreprises), etc. Dès lors, la balle sera dans le camp du Grand Conseil dans le cadre du débat budgétaire.

Le Département précise qu'à l'heure actuelle il y a un véritable problème tarifaire. Si ce problème persiste jusqu'au changement horaire du 14 décembre 2014 et que le présent projet de loi n'est pas voté, il n'y aura plus de communauté tarifaire UNIRESO. Le chiffre annoncé par le Conseil d'Etat de CHF 67 millions (manque à gagner cumulé sur quatre ans), tient d'ores et déjà compte de la grille tarifaire présentée dans le présent projet de loi. La grille du présent projet de loi permettrait de préserver l'attractivité du système en maintenant UNIRESO. Si UNIRESO n'existait plus, il faudrait prévoir une désaffection beaucoup plus grande des voyageurs et donc une érosion certaine des recettes.

Présentation détaillée du projet de loi

Concrètement, dans le PL 11138, le Conseil d'Etat a effectué un examen détaillé des tarifs de l'initiative 146 et un relevé précis des problèmes induits par cette dernière :

- problème de cohérence logique : l'IN 146 prévoit une carte journalière valable une heure (!) et un « saut de puce » (ticket trois arrêts TPG) valable 15 minutes (!) ;

- problème d'adéquation avec les tarifs nationaux : les tarifs prévus par l'Union des transports publics (UTP) – faîtière au niveau suisse – fixent la catégorie « junior » de 6 à 16 ans pour les tickets et les abonnements ; jusqu'avant l'adoption de l'IN 146, à Genève, l'Etat étendait les abonnements « junior » (mais non les tickets) aux jeunes jusqu'à 25 ans (comme le lui permet l'UTP si le canton finance ces facilités tarifaires). Mais l'IN 146 (IN 146-I pour être précis, *ndlr*), en inscrivant « 6 à 18 ans » à côté de la catégorie « junior » pour les abonnements et les tickets, fait basculer les 18-25 ans dans le prix de l'abonnement adulte, au prix d'une forte augmentation tarifaire pour ces derniers ;
- difficulté pratique pour les opérateurs (par multiplication des tarifs différents sur les automates) avec deux tarifs réduits (billet demi-tarif à CHF 2.20, billet AVS-AI à CHF 2.-) au lieu d'un seul actuellement (CHF 2.50) ;

Le PL 11138 fait des propositions de modifications des tarifs de l'IN 146 sur ces trois points. Deux modifications supplémentaires ont encore été apportées sur deux points problématiques de l'IN 146 :

- réintroduction de la carte journalière valable dès 9h (aujourd'hui très prisée) car elle avait été supprimée par l'IN 146, provoquant une hausse des tarifs hors heures de pointe ;
- retour au tarif actuel de l'abonnement hebdomadaire Tout Genève transmissible car l'IN 146 l'avait augmenté de CHF 38.- à CHF 50.-, contrairement à la volonté affichée de baisser globalement les tarifs des transports publics.

Ce projet de loi corrige donc les erreurs de tarifs de l'initiative 146. La question politique de savoir comment combler le manque à gagner lié à l'application de l'IN 146 viendra dans un second temps, avec l'étude du Plan directeur des transports collectifs (RD 1050) et du contrat de prestations 2015-2018 des TPG (PL 11531). Cet aspect ne sera donc pas étudié dans le présent rapport.

Echanges avec les commissaires

A la question (Ve) des **raisons de la différence d'âge (16 ou 25 ans) entre billets et abonnements « junior »**, il est répondu qu'il n'y a aucun réseau suisse membre de l'Union des transports publics (UTP) qui accorde des rabais « junior » au-delà de seize ans pour les billets. Pour ce qui est de l'abonnement, le tarif « junior » de l'UTP va jusqu'à 16 ans. A Genève, l'Etat fidélise les jeunes jusqu'à 25 ans en leur offrant des rabais intéressants.

La différence s'explique par le fait que le junior, déjà avantagé dans le cadre des abonnements, n'a pas besoin de l'être également dans le cadre des billets.

A la question (Ve) de **l'éventuel maintien d'UNIRESO sans les modifications tarifaires de ce PL**, il est répondu que non. Par exemple, dans le tronçon Genève-Genève Aéroport, si un contrôleur CFF est confronté à des personnes contrôlées selon des règles nationales ou régionales à des tarifs différents, il y a discrimination, ce que les CFF ne peuvent accepter.

A la question (MCG) de savoir **pourquoi l'harmonisation des tarifs réduits s'est faite à 2 CHF et non à 2.20 CHF**, il est répondu que le Conseil d'Etat a essayé de coller un maximum à la volonté populaire. Il y avait de nombreuses autres propositions de modifications de la part des opérateurs (saut de puce, abonnement hebdomadaire, etc.) qui n'ont pas été suivies pour aller dans ce sens et ne pas modifier à outrance l'IN 146 acceptée deux fois par le peuple.

A la question (UDC) du **fondement de l'article 36, alinéa 5**, rédigé peut-être pour sauvegarder UNIRESO, il est répondu qu'il a un double but. Il s'agit de rester dans l'Union des transports publics (en respectant leurs conventions tarifaires), mais aussi de suivre la Loi sur les transports collectifs qui demande une communauté tarifaire (c'est UNIRESO) : les TPG doivent reconnaître les tarifs des autres partenaires. Si ces règles n'étaient pas suivies, les TPG n'auraient pas le droit d'accorder un rabais pour l'abonnement demi-prix CFF sur leur réseau, par exemple.

A la question (UDC) du **fondement des tarifs plein (CHF 2.-) et réduit (CHF 1.80) du « saut de puce »**, il est répondu que le Conseil d'Etat considère comme peu satisfaisant le « saut de puce » réduit prévu par l'IN 146 : ce billet n'est pas du tout attractif (seulement 20 centimes de moins par rapport au « saut de puce » plein tarif) pour la clientèle mais coûte de l'argent à l'opérateur (via la programmation dans les systèmes des automates, notamment). Néanmoins, le Conseil d'Etat ne fait aucune modification sur ce point par rapport au texte de l'IN 146.

A la question (PLR) de savoir ce que **l'Etat versera financièrement aux CFF** pour se maintenir dans UNIRESO dès décembre 2014 (soit l'entrée en vigueur des tarifs de l'IN 146), il est répondu qu'actuellement l'Etat verse environ CHF 1 million de compensation par année aux CFF. Après l'application de l'initiative, on passera à CHF 1.8 million de compensation.

A la question (UDC) du **délai pour la mise en œuvre de l'initiative**, il est répondu qu'il s'agit du 14 décembre 2014, mais que les TPG ont besoin d'une réponse d'ici au 15 septembre 2014 pour assurer la mise en œuvre.

A la question (PLR) de savoir **ce que cela coûtera à l'Etat de ce point de vue lors de l'entrée en service du CEVA**, il est répondu qu'il n'est pas encore possible de donner une réponse à ce stade.

Débat sur la nécessité d'auditions complémentaires

Le **groupe socialiste** souhaite l'audition du comité d'initiative 146 ainsi que d'UNIRESO. L'un des points du projet de loi est la diminution des problèmes de mise à niveau technique des opérateurs (harmonisation des tarifs réduits notamment). Il s'agirait donc de les entendre, pour savoir quelle est l'amplitude de leurs problèmes techniques, ce qui va être réglé par le projet de loi et ce qui ne le sera pas. D'autre part, la position des auditionnés (tant UNIRESO que le comité d'initiative 146) concernant l'amendement général présenté par le PLR (voir ci-dessous en deuxième débat) est nécessaire pour mesurer l'éventualité d'un référendum si l'amendement venait à être accepté, et si UNIRESO estime viable la fixation des tarifs via le modèle proposé par l'amendement PLR.

Il est soutenu par le **groupe MCG** notamment pour éviter un nouveau recours du comité d'initiative.

Le **groupe PDC** est d'avis qu'il ne faut pas perdre de temps à réaliser d'autres auditions. Le PL doit être voté au plus vite ; il ne s'agit que d'adaptations et de corrections matérielles. Le comité d'initiative n'a plus rien à dire. On a un PL très simple et indispensable que l'on peut rapidement voter, alors que d'autres PL plus complexes attendent la discussion.

Le **groupe Ensemble à gauche** est favorable à une audition, qui sera rapide.

Le **groupe UDC** rappelle qu'il s'agit d'une loi d'application et que l'on est passablement pressé par les délais. Il faut éviter de repousser encore l'entrée en vigueur de l'initiative, déjà repoussée au mois de décembre 2014 par un précédent projet de loi proposé par le Conseil d'Etat (PL 11469).

L'audition d'UNIRESO est acceptée à la majorité : Pour 10 (3 MCG, 1 UDC, 1 PLR, 1 Ve, 3 S, 1 EAG) / Contre 2 (1 PLR, 1 PDC) / Abst. 3 (1 UDC, 2 PLR).

L'audition du comité de l'initiative 146 est acceptée à la majorité (Pour 9 (3 MCG, 1 UDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG) / Contre 3 (2 PLR, 1 PDC) / Abst. 3 (1 UDC, 2 PLR).

2. Présentation par le PLR de son amendement général au PL 11138

Le PLR présente, avant les auditions votées, un amendement général au présent projet de loi. Il est reproduit in extenso ici :

Projet de loi

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

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 36, al. 3 et 4 (abrogés)

Art. 37A Tarifs

¹ Le Conseil d'Etat fixe par règlement les tarifs de transport sur proposition du conseil d'administration des TPG.

² La grille tarifaire est soumise à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution.

Art. 41A Disposition transitoire

En édictant, conformément à l'article 37A, le premier règlement tarifaire suite à la modification du ... , le Conseil d'Etat respecte les valeurs suivantes, issues de l'initiative populaire 146 approuvée le 18 mai 2014 par le corps électoral :

Saut de puce, 1/1	2,00 F
Saut de puce, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	1,80 F
Saut de puce, AVS	1,80 F
Saut de puce, AI	1,80 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/1	3,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AVS	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AI	2,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1	10,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AVS	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AI	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1, dès 9 h 00	8,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2, dès 9 h 00 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AVS, dès 9 h 00	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AI, dès 9 h 00	5,60 F
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38 F
Abonnement hebdo Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AVS	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AI	23 F
Abonnement mensuel Tout Genève, adulte	70 F
Abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AVS	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AI	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	100 F

<i>Abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)</i>	500 F
<i>Abonnement annuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus) (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)</i>	400 F
<i>Abonnement annuel Tout Genève, AVS (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)</i>	400 F
<i>Abonnement annuel Tout Genève, AI (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)</i>	400 F
<i>Abonnement annuel Tout Genève transmissible</i>	900 F

Art. 42 *Entrée en vigueur (nouvelle teneur)*

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

Art. 2 *Entrée en vigueur*

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

Présentation de l'amendement par ses auteurs

Le PL 11138 pose question car « corriger le vote du peuple » est un processus démocratiquement douteux. Cependant, puisqu'il faut le faire pour ne pas laisser « d'erreurs de plume » au niveau des tarifs, les députés ne sont pas obligés de se limiter aux corrections des fautes des initiants, et peuvent aller plus loin, comme le propose l'amendement présenté.

Comme la grande majorité des partis avait considéré que l'inscription des tarifs dans la loi était une mesure très difficile pour le bon fonctionnement des TPG, le PLR a composé un amendement qui tente de pallier cette difficulté.

Le rôle du Grand Conseil n'est pas de faire de la micro-gestion et d'aller modifier le détail des tarifs TPG. Avec l'inscription des tarifs dans la loi, n'importe quel député pourra essayer de changer tel ou tel détail, ce qui contraint l'ensemble du Grand Conseil à des procédures lourdes pour décider de tel ou tel changement, avec des conséquences très importantes sur la communauté tarifaire UNIRESO. Le Parlement doit seulement donner des directions générales et c'est le sens de l'amendement général qui remplace le texte entier du projet de loi.

Il est précisé que l'art. 37A propose une autre méthode de fixation des tarifs : une grille tarifaire, fixée par le Conseil d'Etat sur proposition du conseil d'administration des TPG, soumise ensuite à l'approbation du Grand Conseil sous forme de résolution (et donc sans possibilité de référendum). Ainsi, le Grand Conseil peut refuser des tarifs et donner une ligne directrice au Conseil d'Etat, sans pour autant aller dans trop de détails.

La disposition transitoire proposée (art. 41A) est un copié-collé de l'art. 36, al. 3 du PL 11138. Cela assure que la volonté du peuple concernant

une baisse de tarifs soit respectée pour le premier règlement édicté par le Conseil d'Etat. Mais surtout, il enlève la difficulté de l'introduction des tarifs dans la loi, qui pose problème pour le fonctionnement d'UNIRESO.

Echanges avec les commissaires

Le **groupe Ensemble à gauche** estime que l'amendement n'est pas recevable : le peuple a voté à deux reprises, et le Grand Conseil ne peut pas « truquer » un vote populaire. Agir de cette manière signifie s'exposer à des recours et à une procédure juridique interminable qui finira devant le Tribunal fédéral. Certaines initiatives populaires peuvent être gênantes, mais il faut accepter le résultat quand le peuple vote.

En réponse, le **groupe PLR** trouve le terme « truquer » un peu fort. Il s'agit d'inscrire de ce qui est susceptible d'être modifié dans un règlement, et d'essayer de trouver une manière de faire qui respecte la volonté populaire et permet de ne pas trop sabrer l'essentiel, c'est-à-dire les emplois, menacés à cause du manque d'argent par la mise en œuvre de cette initiative. Il faut essayer d'adapter la volonté populaire à la situation.

Le **groupe socialiste** décèle une incohérence entre le texte de l'amendement et son exposé des motifs : modifier le texte de l'initiative d'après une interprétation personnelle de la volonté du peuple est un exercice douteux selon le PLR, mais ce même groupe s'y essaie néanmoins. Il y a deux éléments importants dans l'IN 146 : la baisse des tarifs, et le fait que ce soit le Grand Conseil qui les approuve, laissant la possibilité au final d'un vote populaire. La proposition d'amendement rend les tarifs inattaquables par référendum, ce qui enlève au moins la moitié de l'esprit du texte voté. Dans ce sens, même s'il ne s'agit pas d'un trucage, c'est tout de même davantage qu'une simple adaptation. Concernant la disposition transitoire reprenant les tarifs de l'initiative, ils ne seront appliqués que peu de temps avant d'être peut-être à nouveau changés (par exemple pour revenir aux tarifs actuels). Finalement, cela ôte les deux aspects importants de l'IN 146.

En réponse, le **groupe PLR** voit surtout de l'incohérence dans ce que le peuple a voté : une carte journalière valable une heure, la suppression des avantages des jeunes adultes (18-25 ans), etc. On peut se dire que le peuple savait ce qu'il faisait, puisqu'il a voté deux fois ce texte, et qu'il s'agit également d'un trucage de proposer un projet de loi « correctif » en prétendant savoir ce que le peuple voulait vraiment. Il est tout-à-fait possible de lancer un projet de loi qui supprime une loi qui vient d'être votée, puisque, par définition, un projet de loi permet de changer une loi. Cela peut sembler suicidaire pour un politicien, mais c'est quelque chose qu'on peut

parfaitement assumer. Si l'on change une partie du texte, alors on a le droit de tout changer. Le plus gros problème ne concerne pas la suppression de certains avantages, mais l'inscription des tarifs dans la loi.

3. Auditions

3.1. Audition d'UNIRESO

Prise de position générale des auditionnés

Le **PL 11138** est meilleur que l'IN 146 et il améliore grandement l'assortiment et les règles proposées dans l'IN 146¹. C'est le Conseil d'Etat qui fixe l'entrée en vigueur, car cela garantit la possibilité de se conformer aux périodes de changements nationaux (mi-décembre et début juin), et donne plus de flexibilité que l'IN 146 qui stipulait une entrée en vigueur deux mois après la votation populaire.

En ce qui concerne l'**amendement général du PLR**, deux points positifs du PL 11138 sont repris, c'est-à-dire l'assortiment et la fixation de l'entrée en vigueur. Toutefois deux différences existent : le Conseil d'Etat fixe le prix des titres de transport par règlement, et celui-ci est soumis au Grand Conseil par voie de résolution. Cette solution paraît meilleure, du point de vue de l'expérience d'UNIRESO et de ses échanges avec le Conseil d'Etat et la Direction générale des transports.

Cependant, il existe des **points négatifs** dans les deux textes.

Actuellement, les frais administratifs ne sont pas intégrés dans les tarifs, contrairement à ce qui est prévu par l'amendement général et le PL 11138, reprenant en ce sens (dans une formulation simplifiée, toutefois) l'IN 146.

Malgré la simplification des tarifs prévue par le PL 11138, les catégories proposées maintiennent une certaine complexité et rendent difficile la communication aux clients.

La position d'UNIRESO est que les deux textes conviennent bien, car tant le PL 11138 que l'amendement sauvent UNIRESO, avec une préférence pour l'amendement général. En effet, aujourd'hui, lorsqu'il est besoin d'une adaptation tarifaire par rapport aux modifications tarifaires nationales, le travail se fait en interne entre les membres d'UNIRESO, avant d'être soumis au Conseil d'Etat pour approbation. Cela permet d'avoir un tarif approuvé par chaque organe dirigeant des opérateurs (conseil d'administration des

¹ Les auditionnés fournissent à l'appui de leur position une présentation écrite, annexée au présent rapport en annexe 1.

TPG, direction des CFF et conseil d'administration des Mouettes). L'amendement général permet donc plus de flexibilité et de réactivité.

Proposition de grille alternative des auditionnés

Une grille comportant une proposition tarifaire d'UNIRESO, en comparaison des tarifs actuels, de ceux voulus par l'IN 146 et de ceux du PL 11138 correctif, est présentée par les auditionnés². La grille proposée par UNIRESO vise à simplifier les catégories et à diminuer le nombre de tarifs différents, afin de faciliter la communication aux clients.

Le « **saut de puce** » est aujourd'hui un titre de transport assez bien utilisé, valable sur 3 arrêts TPG, et non pas durant 15 minutes (le saut de puce est valable 10 minutes suivant l'achat, et dans les 5 minutes pour les billets achetés dans le bus, *ndlr*). Près de $\frac{3}{4}$ des déplacements genevois effectués durent de 15 à 20 minutes. Si le saut de puce passait à 15 minutes, cela créerait de grosses baisses de recettes car une écrasante majorité des voyageurs pourrait se déplacer uniquement avec ce titre de transport et non avec un billet normal. La grille des auditionnés propose également un tarif unique pour le « saut de puce » (et donc la suppression du tarif réduit) parce que CHF 2.- est un prix plancher.

Pour le **billet standard**, la grille propose d'avoir deux catégories de clients : le tarif normal à CHF 3.- et le tarif réduit (uniquement à CHF 2.20 et non CHF 2.-) qui inclut donc toutes les catégories de réduction (demi-tarif CFF, junior jusqu'à 16 ans, AI et AVS), par volonté de simplification. Le prix suggéré de CHF 2.20 est dû à la règle nationale du prix plancher : l'accès aux TPG doit commencer à un seuil, et les autres opérateurs suisses se sont mis d'accord sur CHF 2.20. Le saut de puce constitue donc déjà une exception.

Par rapport aux **abonnements hebdomadaires**, il est proposé de revenir à un tarif unique (CHF 38.-), sans distinction de catégorie (contrairement à l'abonnement réduit, proposé par l'IN 146 et conservé par le PL 11138, pour les junior, AVS et AI). De multiples tarifs complexifient la communication et la programmation.

Quant aux **autres abonnements**, UNIRESO n'a rien changé, si ce n'est supprimé la mention des frais en cas de paiement par acomptes de l'abonnement échelonné, car ce n'est qu'un détail.

L'harmonisation des catégories permet à UNIRESO, dans ses rapports avec les autres opérateurs et communautés tarifaires, de rester sur les mêmes

² La grille est annexée au présent rapport en annexe 2.

règles. De plus en plus en Suisse, on cherche à combiner les tarifs, de même qu'avec les opérateurs de France voisine. Depuis de nombreuses années, on a essayé de s'aligner dans ces catégories, car cela facilite la communication et l'intégration.

Enfin, une **petite contrainte technique** : le délai du 15 septembre pour la mise en œuvre des nouveaux tarifs le 14 décembre 2014. Pour l'instant, les opérateurs préparent la mise en œuvre des tarifs du PL 11138. Si ce cadre-là est adopté, il n'y aura pas de souci et une adaptation tarifaire sera faite en bonne et due forme le 14 décembre prochain. Par contre, au-delà de cette date, si les changements étaient trop compliqués, UNIRESO ne pourrait garantir une adaptation tarifaire propre que pour juin 2015.

En **conclusion**, les deux projets sauvegardent l'essentiel et permettent de maintenir UNIRESO, ce qui était un grand souci par rapport à l'IN 146. Tant au niveau genevois que suisse, le succès des transports publics est la simplicité. Il est important aujourd'hui de pouvoir intégrer Genève, la Ville et le canton, dans un système intégré au reste de la Suisse. Les deux propositions (PL 11138 et amendement général PLR) constituent donc une bonne base, la différence entre les deux tenant à la manière dont on établit les tarifs. Les auditionnés privilégient la proposition qui a la plus grande flexibilité et rapidité des démarches. Cette flexibilité a l'avantage de permettre de tenir compte des impératifs techniques et d'intégrer l'aspect client et les projets en cours.

Echanges avec les commissaires

A la question (S) des **frais administratifs**, il est répondu que les frais administratifs sont arbitrairement fixés à CHF 10.- dans l'IN 146, mais que dans la réalité, le coût est plutôt de CHF 20.-. Ce paiement échelonné avait été introduit pour faciliter la commercialisation d'un titre existant, car tout le monde n'a pas de carte de crédit. Cependant il s'agit d'un détail et les services s'adapteront à ce que décidera le Parlement.

A la question (S) des **compensations financières du manque de recettes liées à la mise en œuvre de l'IN 146**, il est répondu que le comité de décision UNIRESO vient d'accepter un contrat de prestations qui couvre l'intégralité des pertes dues à ce nouveau tarif. Cependant, ce n'est pas forcément gagné pour tous les opérateurs (TPG, Mouettes et CFF).

A la question (S) des **simplifications de tarif proposées qui le sont toujours à la hausse par rapport aux tarifs du PL 11138** (CHF 2.20 au lieu de CHF 2.- pour les tickets réduits et CHF 38.- au lieu de CHF 23.- pour les abonnements hebdomadaires), il est répondu que la simplification est

nécessaire car la programmation de la grille proposée n'est pas simple du tout, à cause de la création de nouveaux produits. Lorsque l'on décline un produit en catégories supplémentaires, cela nécessite un développement et complexifie la vente en self-service sur les distributeurs. Cela signifie qu'en plus de dire qu'il veut un billet réduit, le client devra dire quel type de réduction, et cela nécessite un vrai travail de développement à entreprendre dès le 15 septembre 2014. Si le prix est simple, la communication est simple. Et souvenons-nous que beaucoup de clients se plaignent déjà de la complexité des distributeurs.

A la question (S) de savoir s'il n'est pas **plus facile de reprogrammer les machines actuelles, qui ont des écrans tactiles**, il est répondu que, même avec les écrans tactiles, il n'est pas évident d'offrir tous les titres. De plus, sur les machines mécaniques qui restent encore nombreuses, il sera impossible de tous les offrir et il faudra faire des choix arbitraires, car une fois un choix programmé derrière un bouton, on ne peut plus le changer.

A la question (S) de savoir si **le tarif « plancher » de CHF 2.20 est rédhitoire**, il est répondu qu'il correspond à la réalité économique et recouvre tous les milieux des transports. Avant de faire le premier kilomètre, il y a déjà un coût. Il faut quand même sortir un billet d'une machine, ou l'encaisser à un guichet. Il n'y a pas beaucoup de services de 60 minutes que l'on peut se payer pour moins de CHF 2.20. Ce seuil est connu comme le plus bas de Suisse, et donne une cohérence, une habitude et une simplicité d'usage.

A la question (PLR) de savoir d'où viennent les **directives nationales**, si elles viennent de l'Union suisse des transporteurs, sur quelle base légale elles se fondent, et à quel point elles sont **contraignantes**, il est répondu que la base légale est la Loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV), et que celle-ci est contraignante. Tous les accords tarifaires et contrats de tarifs sont contraignants car les membres de l'Union des transports publics suisses (UTP) se sont mis d'accord pour les respecter. Si un opérateur décide de ne plus les reconnaître, celui-ci risque notamment de ne plus être intégré au demi-tarif et de perdre les subventions correspondantes. En démantelant les règles, on met en péril les autres tarifs, et cela serait pénalisant pour Genève. La loi fédérale demande que les entreprises s'entendent pour établir des tarifs et collaborer ; dans le cas contraire, c'est la Confédération qui décide elle-même. L'UTP a donc mis en place des structures, communes à toute la branche, qui prennent des décisions : chaque entreprise au sein de l'UTP reconnaît ensuite les décisions communes. Cela donne donc un cadre très contraignant, mais nécessaire, notamment pour faire fonctionner le demi-tarif.

A la question (PLR) de savoir **si la Confédération pourrait obliger le canton à suivre une directive nationale**, il n'est pas apporté de réponse précise sur ce point.

A la question (Ve) de savoir pourquoi il y a **une distinction entre les différentes catégories réduites** pour les billets et non pour les abonnements, il est répondu que la distinction adulte et « junior » a toujours existé, alors que la catégorie senior est venue plus tardivement, d'où la distinction.

A la question (Ve) de savoir si le **« saut de puce » est également valable aux CFF**, notamment sur les lignes RER qui sont en plein développement, il est répondu que le saut de puce est valable trois arrêts sur les TPG, mais par contre qu'il ne vaut que pour une traversée avec les Mouettes, et n'est pas valable chez les CFF.

3.2. Audition du comité d'initiative 146

Présentation des auditionnés

Les auditionnés souhaitent débattre également du PL 11463, correctif déposé par le groupe Ensemble à gauche, mais il n'est pas à l'ordre du jour.

Les auditionnés constatent que le PL 11138 ne correspond pas tout-à-fait au texte de l'initiative. Ils aimeraient que ce texte, adopté deux fois par le peuple, soit conservé tel quel. La seule modification qui semble acceptable concerne les abonnements pour les jeunes jusqu'à 25 ans (au lieu de 18 comme le spécifie l'IN 146).

Quant aux tarifs inscrits dans le PL 11138 et dans l'amendement général proposé par le PLR, la suppression de la mention des 15 minutes pour le « saut de puce » n'est pas acceptée – la mention doit être rétablie.

Le PL 11138 et l'amendement général correspondent à peu près au PL 11463 (!, *ndlr*).

En l'état, le PL 11138 n'est pas satisfaisant pour les personnes à l'origine de l'initiative, même s'il est certain qu'il amène néanmoins une amélioration pour les abonnements des 18-25 ans. L'amendement va davantage dans le sens du comité d'initiative (!, *ndlr*).

Le travail fourni pour cette IN 146 a été énorme, notamment parce que le Conseil d'Etat a essayé de l'annuler. Suite à une erreur, la première initiative a été annulée, mais la deuxième a été acceptée après correction, et l'on ne peut pas commencer à changer les choses, à part peut-être pour remettre des réductions pour les jeunes comme les gens le demandaient.

Echanges avec les commissaires

A la question (S et V) de savoir si **les initiants considèrent les termes « 15 minutes » pour le « saut de puce »** comme une erreur de plume vu que sa définition est 3 arrêts TPG, une traversée Mouettes et n'est pas valable sur les CFF, il est répondu que le texte a été rédigé en 2011. Il est possible que les normes aient changé depuis, ou que le règlement des TPG n'ait pas été clair à l'époque. Par tradition, le saut de puce correspond à un trajet de 15 minutes, limitation de temps qui semble appropriée. Dans le cas de trois arrêts seulement, cela revient à un billet très cher, par rapport au reste des prestations. Enlever le principe des 3 arrêts serait un bonus pour les usagers. Avec la ligne 12, par exemple, un billet « saut de puce » ne permet même pas d'aller d'une partie de la rue de Carouge jusqu'à l'autre ! Certaines lignes ont un espace plus important que d'autres, mais pourquoi ne définirait-on pas une durée plutôt qu'un nombre d'arrêts pour le « saut de puce » ? Cela ne serait pas catastrophique pour les finances des TPG, tout en étant très confortable pour les usagers. Il ne s'agit donc pas d'une erreur, mais d'une formulation délibérée, suite à une demande très forte exprimée par la population, à laquelle il faut répondre. C'est ici donc un « cri du cœur » des usagers, mais pas le cœur de l'initiative.

A la question (MCG) de savoir si **les initiants admettent que la « carte journalière valable 1 heure » est une erreur de plume**, il est répondu qu'il n'y a pas d'erreur, et que l'on ne peut pas changer le texte de l'initiative adopté par le peuple. On essaie de plus en plus de modifier le texte, ce qui est regretté. On peut le modifier très légèrement, bien que ce soit « chercher la petite bête », alors que la demande principale de l'électeur est d'avoir la maîtrise sur les tarifs TPG.

A la question (S) de savoir si **les initiants sont favorables à la réintroduction par le PL 11138 des cartes journalières dès 9 heures** (supprimée par l'IN 146) **et au rétablissement du prix actuel de l'abonnement Tout Genève** (CHF 38.- actuellement et dans le PL 11138 au lieu de CHF 50.- dans l'IN 146), il est répondu que, si certains points sont à corriger, le principe général doit tout de même être conservé. Aller contre ce principe serait trahir le peuple, qui s'est prononcé deux fois favorablement. Le comité d'initiative peut faire des propositions globales, mais que ce n'est pas à lui d'interférer dans les travaux parlementaires.

A la question (S et MCG) de savoir si **les initiants approuvent l'amendement général qui donne la compétence de fixation des tarifs non au Grand Conseil mais au Conseil d'Etat**, qui ne serait donc plus soumise au référendum, il est répondu qu'il est évident que cela pose problème, et que

le comité ne peut pas tolérer cela, notamment à cause du respect de l'électeur. Cependant ce n'est pas le rôle des auditionnés de proposer un amendement.

A la question (PLR) de savoir **s'il est plus légitime de modifier certains points plutôt que d'autres** (par exemple, pourquoi serait-il moins légitime de mettre les tarifs dans un règlement, que d'effectuer d'autres modifications ?), et qu'est-ce qui confère cette légitimité, il est répondu que les propositions doivent aller dans le sens des usagers des transports publics. Les initiants voulaient baisser les tarifs pour les usagers, qui ne comprennent pas les hausses de tarifs de ces dernières années.

A la question (PLR) de savoir si les initiants sont d'accord avec le fait qu'une fois que le peuple a voté, **il ne faut plus revenir sur ce que veulent les initiants, mais sur ce que veut le peuple**, il est répondu que les commissaires savent très bien pourquoi les initiants voulaient inscrire les tarifs dans la loi. Il se demande pourquoi personne n'a parlé de ces problèmes avant, alors que le texte a été rédigé en 2011 déjà. Pour certains points limites, il est possible de les modifier, mais il ne faut pas aller plus loin que cela.

A la question (PLR) de savoir **qui peut définir quelles choses sont limites et peuvent être changées ou non**, il est répondu qu'il faut s'en tenir à l'initiative. Pour beaucoup de lois, il est arrivé que l'on corrige quelques détails peu après leur adoption. Il y a également des imprécisions dans le texte du Conseil d'Etat : il n'est pas précisé, pour le « saut de puce » s'il s'agit de 3 arrêts ou de 15 minutes de trajet ; de même, pour les frais administratifs, il n'est pas clair si ceux-ci sont compris ou en plus de de la somme, et cela prouve, que si l'on « cherche la petite bête », on peut la trouver facilement sur chaque élément. Il est surtout important de répondre à ce que le peuple désire.

A la question (S) de savoir **s'il est prioritaire de mettre en œuvre l'IN 146 tout de suite ou de l'adapter**, il est répondu que les initiants sont d'accord pour qu'elle soit adaptée afin d'être compatible avec UNIRESO. La majorité des gens serait contente si tout le monde pouvait s'entendre.

4. Vote d'entrée en matière

Au terme des auditions, la commission vote l'entrée en matière sur le PL 11138.

Vote d'entrée en matière sur le PL 11138**Pour : 12 (3 MCG, 2 UDC, 2 PLR, 1 Ve, 3 S, 1 EAG) /****Contre : 1 (1 PLR) / Abst. : --- [accepté].****5. Deuxième débat**

Le titre n'appelle ni question, ni commentaire. Il est adopté sans modification.

Prise en compte de l'amendement général du PLR (voir point 2 ci-dessus)

Le groupe **Ensemble à gauche** constate que l'amendement ne respecte pas la volonté des initiants et du peuple, en soustrayant les tarifs au référendum ; c'est pourquoi il le refusera.

Le **groupe socialiste** remarque que l'initiative comporte deux éléments fondamentaux : baisser les tarifs et fixer dans la loi ces tarifs pour permettre le référendum. Cet amendement va à l'encontre de la volonté des initiants. Le peuple a accepté deux fois cet élément et il n'est pas possible de revenir dessus. Même si le Parti socialiste était opposé à cette initiative au moment des votations, il faut à présent l'appliquer car ainsi l'a voulu le peuple.

Le **groupe Verts** considère que l'amendement général fait passer dans un règlement ce qui figure dans la loi. Cela constitue une entorse à la volonté populaire ayant accepté deux fois l'IN 146.

Le **groupe MCG** ne soutiendra pas cet amendement. L'initiative – acceptée deux fois par le peuple – ne permet pas d'accepter cet amendement. Le groupe en restera au projet de loi proposé par le Conseil d'Etat, sans modifications.

Le **groupe PDC** pense que les termes de cette initiative ne sont pas clairs et que le Parlement peut donc décider différemment.

Le **groupe PLR** va évidemment soutenir cet amendement. Il y a une volonté populaire exprimée deux fois, mais il y a tout de même des correctifs : les tarifs sont les mêmes mais l'esprit de la loi est un petit peu modifié. L'un des objectifs de l'amendement général est de sortir les tarifs de la loi afin de ne pas faire de micro-gestion au niveau du Grand Conseil. Le

pouvoir reste au Grand Conseil puisque celui-ci a tout pouvoir pour approuver ou refuser toute proposition de tarif, via la résolution.

La prise en considération de l'amendement général est refusée par la commission :

Vote de prise en considération
de l'amendement général au PL 11138 du PLR

Pour : 7 (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC) /
Contre : 8 (1 V, 3 S, 1 EAG, 3 MCG) / Abst. : --- [refusé].

Art. 36, al. 3 (tarifs des TPG)

L'article 36 al. 3 est accepté par 8 (3 MCG, 3 S, 1 V, 1 EAG) contre 7 (4 PLR, 2 UDC, 1 PDC) et 0 abstention.

Art. 36, al. 5 (reconnaissance des titres de transport des autres partenaires)

Conséquence de l'introduction de cet alinéa

Le **groupe PLR** souhaite des explications sur l'article 36 al. 5 qui est un nouvel article (et non un correctif comme le reste du PL). Le groupe demande combien d'utilisateurs cela concerne et quelles sont les implications financières d'un tel article sur le contrat de prestations des TPG. Il souhaite aussi la présentation à la commission du règlement. Si les travaux ont été bien menés, les réponses devraient pouvoir être données. Il demande donc à la commission de suspendre ses travaux jusqu'à ce que cette liste soit obtenue.

Le **groupe socialiste** constate qu'une partie des réponses à la question posée par le groupe PLR se trouve dans le communiqué de presse du Conseil d'Etat du 3 septembre 2014 (p. 6 et 7³), qui donne les coûts globaux de la mise en œuvre de l'IN 146. Le détail de ces coûts sera présenté dans le cadre

³ http://www.ge.ch/conseil_etat/2013-2018/ppresse/doc/20140903.pdf

des travaux ultérieurs sur le contrat de prestations des TPG (PL 11531) et le plan directeur des transports publics (RD 1050). Il est favorable à aller de l'avant.

Le **groupe Verts** remarque qu'il faut avancer et souhaite que la commission procède au vote de cet article. Il observe que les licenciements découlent des choix politiques du Conseil d'Etat suite au vote du peuple et non pas de ce projet de rectification. La commission ne doit pas s'opposer à la volonté du peuple et rappelle que cet article vise uniquement l'assurance du partenariat entre les entreprises de transport et UNIRESO.

Le **groupe MCG** souhaite également que ce projet de loi soit voté et indique donc refuser la proposition d'attendre le règlement.

Le **groupe PDC** remarque que la question n'est pas anodine puisqu'il est question, derrière ce projet de loi, de 70 à 80 licenciements.

Le **groupe UDC** soutient la demande du groupe PLR concernant les compléments d'information demandés.

Sur les conséquences financières générales de la mise en œuvre de l'IN 146, le **Département** précise qu'il y a 5 millions CHF d'économies liées à la suppression des « grands comptes » (rabais pour les gros acheteurs comme l'Etat, les communes et les grandes entreprises), ce qui correspond environ à une proportion d'un tiers des économies annuelles nécessaires.

Redondance avec la loi H 1 50

D'autre part, le **groupe PLR** s'interroge sur l'opportunité de cet article 36 al. 5⁴ (modifiant la Loi sur les transports publics genevois, H 1 55), potentiellement redondant avec l'article 3 de la Loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)⁵. Il demande des explications au Département avant de voter.

⁴ « Les titres de transports et les facilités tarifaires des entreprises partenaires donnant accès au réseau des Transports publics genevois sont reconnus. Le Conseil d'Etat en fixe la liste par voie réglementaire. »

⁵ **Art. 3 Harmonisation des prestations**

¹ Les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau.

² Afin de renforcer l'attrait des transports publics en facilitant leur usage, notamment par une offre tarifaire régionale globale et cohérente, l'Etat peut conclure un contrat de prestations pluriannuel avec les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA (CFF), les Transports publics genevois (TPG), la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) et tout autre opérateur de transport dont les prestations poursuivent des

[Une suspension de séance a lieu pour permettre au Département de fournir les explications demandées.]

Le Département informe que l'article 36 al. 5 a pour but de permettre le maintien de la communauté tarifaire et la reconnaissance des principales « facilités tarifaires » que sont l'abonnement général et le demi-tarif CFF. Des informations plus précises ne peuvent être données. La suppression de cet alinéa entraînerait « l'explosion d'UNIRESO ».

Le **groupe socialiste** remarque ne pas voir de redondance entre l'article 36 al. 5 du projet de loi et l'article 3 H 1 50. La H 1 50 traite du réseau des transports publics de manière globale alors que le projet de loi est la loi ad hoc des TPG : l'art 3 H 1 50 indique que les horaires, titres et tarifs sont harmonisés et que les trois opérateurs principaux (TPG, CFF, Mouettes) s'organisent en une communauté tarifaire. L'article du PL 11138 enjoint aux TPG de reconnaître les facilités tarifaires des partenaires UNIRESO. Il n'y a donc rien de redondant.

Le **groupe Verts** indique faire confiance au Conseil d'Etat pour que sa proposition soit cohérente et s'inscrive dans une certaine logique.

Pour le **groupe PLR**, il faut donner raison au peuple jusqu'au bout puisque celui-ci a souhaité qu' « UNIRESO pète » en votant l'initiative à deux reprises. Le texte de l'IN 146 a été bâclé ; il faut en assumer les conséquences. Il propose donc la suppression de l'article 36 al. 5.

Le **groupe PDC** considère que l'initiative ne peut pas être respectée car si elle est respectée, il y aura des licenciements. C'est donc une démonstration par l'absurde.

A la **question (UDC)** de la réaction des entreprises au bénéfice des « grands comptes » (qui vont être supprimés dans le cadre des mesures pour combler le manque à gagner lié à la mise en œuvre de l'IN 146), le Département répond que, pour les entreprises, il n'y aura aucun impact financier puisque l'entreprise paiera toujours le même prix (les anciens prix avec rabais seront demain le prix pour tout le monde). Le canton de Genève deviendra donc très attractif en termes de prix !

butts analogues, afin de permettre aux usagers de bénéficier de titres de transport combinés dans un périmètre arrêté par les autorités organisatrices de transport.

³ *L'Etat requiert des opérateurs de transport qu'ils se regroupent pour assumer leurs missions dans le cadre d'une Communauté tarifaire intégrale.*

L'article 36 al. 5 est accepté par 9 (3 MCG, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG) contre 5 (2 UDC, 3 PLR) et 1 abstention (PLR).

Art. 42 (entrée en vigueur)

La raison d'être de l'art. 42, al. 1 est le fait que l'initiative a remplacé l'alinéa 1 qui se trouve dans toutes les lois (« Le Conseil d'Etat fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi. ») par l'article fixant l'entrée en vigueur à deux mois après la votation. Le PL 11138 prévoit donc une réinstauration du texte « modèle » à l'alinéa 1.

D'autre part, le Président propose un amendement technique pour l'article 42, al. 2. Cet article du PL 11138, déposé en mars 2013, est contraire au vote du PL 11469 (accepté par la commission et le Grand Conseil en juin 2014) qui stipule une entrée en vigueur le 14 décembre 2014 pour les éléments issus de l'IN 146. Il y a donc une contradiction.

L'amendement, concernant uniquement l'alinéa 2, est le suivant :

² Les modifications de la présente loi issues de l'IN 146 ~~entrent en vigueur le 14 décembre 2014~~ ~~dans les 2 mois qui suivent le lendemain de la votation populaire~~ entrent en vigueur le 14 décembre 2014.

L'article 42, al. 1 est adopté sans modification.

L'article 42, al. 2 est accepté par 12 (3 MCG, 2 UDC, 1 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG), contre 0 et 3 abstentions (3 PLR).

L'article 42 dans son ensemble est accepté par 14 (3 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 3 S, 1 EAG), contre 0 et 1 abstention (1 UDC).

L'article 2 souligné est adopté sans question, commentaire, ni modification.

6. Troisième débat

Le **groupe PLR** redépose l'amendement général déposé et refusé en deuxième débat. A l'appui de cet amendement, il réitère son argumentation : insérer dans la loi elle-même les tarifs est une erreur qui poussera la commission des transports et le Grand Conseil à des débats interminables. C'est un règlement qui doit fixer ces tarifs. A quoi vont servir les conseils d'administration si on leur enlève ce pouvoir ? Les discussions sur les tarifs ajoutées aux discussions sur le contrat de prestations des TPG au Grand Conseil gêneront tout développement possible pour les TPG et nieront l'utilité du conseil d'administration des TPG. Il faut aller dans le sens des initiants mais pas aller trop loin, sans quoi cela paralysera les TPG et constituera à terme une baisse des prestations pour la population genevoise. Dans l'amendement général proposé, la grille tarifaire est soumise pour approbation au Grand Conseil sous forme de résolution. Le débat au Grand Conseil aura donc lieu mais non sous forme de loi soumise au référendum.

Le **groupe Verts** ne souhaitait pas inscrire l'ensemble des tarifs dans la loi. Toutefois, cela a été voté par le peuple et cela créerait un précédent particulièrement dangereux de purement et simplement retirer de la loi l'entier de ce que le peuple a voté. Ce serait aller trop loin dans l'interventionnisme du Grand Conseil par rapport à l'initiative telle qu'elle a été votée par le peuple.

Le **groupe PDC** encourage les députés à voter cet amendement général puisque les TPG ne pourront plus fonctionner en tant qu'entreprise qui doit gérer son réseau puisqu'ils vont dépendre du Grand Conseil. Par analogie, il faudrait donc complètement revoir le fonctionnement du Grand Etat, des SIG, de l'aéroport, etc., supprimer les conseils d'administration et tout remettre au Petit Etat. En résumé, fixer les tarifs va être compliqué et ce n'est pas le travail des commissions du Grand Conseil.

L'amendement général est une nouvelle fois refusé par 7 pour (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC), 8 contre (3 MCG, 1 Ve, 3 S, 1 EAG) et 0 abstention.

7. Vote final

Vote final sur le PL 11138, tel que modifié**Pour : 8 (3 MCG, 3 S, 1 EAG, 1 Ve)****Contre : 7 (2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)****Abst. : --- [accepté].**

Après quelque débat, la catégorie I (débat libre) est acceptée par 10 oui (3 MCG, 2 UDC, 1 PDC, 4 PLR), 4 contre (1 Ve, 3 S) et 1 abstention (1 EAG).

Au bénéfice de ce rapport, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, d'entrer en matière et de voter le PL 11138 tel que ressorti des intenses travaux de la Commission des transports.

Projet de loi (11138)

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

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

Art. 1 Modifications

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

Art. 36, al. 3 (nouvelle teneur)

Tarifs des TPG

³ Le Grand Conseil fixe les tarifs de transport applicables aux Transports
publics genevois, à l'exclusion des tarifs 1^{re} classe, pour l'ensemble de leur
réseau, sur proposition de leur conseil d'administration. Les propositions de
tarifs sont transmises au Conseil d'Etat pour qu'il se détermine et soumette
les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, à
l'exclusion des tarifs 1^{re} classe. Ces tarifs sont les suivants :

Saut de puce, 1/1	2,00 F
Saut de puce, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	1,80 F
Saut de puce, AVS	1,80 F
Saut de puce, AI	1,80 F

Billet Tout Genève 1 heure, 1/1	3,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AVS	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure, AI	2,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1	10,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AVS	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, AI	7,30 F
Carte journalière Tout Genève, 1/1, dès 9 h 00	8,00 F
Carte journalière Tout Genève, 1/2, dès 9 h 00 (abonnement demi-tarif, 6 à 16 ans révolus)	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AVS, dès 9 h 00	5,60 F
Carte journalière Tout Genève, AI, dès 9 h 00	5,60 F
Abonnement hebdo Tout Genève transmissible	38 F
Abonnement hebdo Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AVS	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève, AI	23 F

Abonnement mensuel Tout Genève, adulte	70 F
Abonnement mensuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus)	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AVS	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève, AI	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève transmissible	100 F
Abonnement annuel Tout Genève, adulte (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	500 F
Abonnement annuel Tout Genève, junior (6 à 25 ans révolus) (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève, AVS (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève, AI (paiement échelonné possible en 4 acomptes – frais administratifs de 10 F)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève transmissible	900 F

Art. 36, al. 5 (nouveau)

⁵ Les titres de transport et les facilités tarifaires des entreprises partenaires donnant accès au réseau des Transports publics genevois sont reconnus. Le Conseil d'Etat en fixe la liste par voie réglementaire.

Art. 42 Entrée en vigueur (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Les modifications de la présente loi issues de l'IN 146 entrent en vigueur entrent en vigueur le 14 décembre 2014.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

PL 11138 modifiant la loi sur les TPG (LTPG) (H 1 55)

Audition Unireso, commission des transports du 2 septembre 2014

Rémy Burri, responsable unireso

burri.r@unireso.com, +41 79 683 88 27

Antoine Stuebi, responsable de communauté tarifaire CFF

antoine.stuebi@cff.ch, +41 51 224 26 16

27.08.2014

unireso/rémy burri

1



Audition d'unireso

Souhaits de la commission

- PL 11138
- Amendement général
- Prise de position d'unireso
 - Recommandations
 - Délai
- Questions des commissaires

PL 11138

■ +

- Améliore l'assortiment de l'IN-146
- Le CE fixe la date d'entrée en vigueur

■ -

- Le CE fixe la liste des titres de transports par PL
- Le PL est soumis au GC
- Assortiment n'est pas 100% compatible unireso
- Assortiment intègre des frais administratifs (abo échelonné)
- Assortiment génère des contraintes clients et opérateurs

Amendement général

■ +

- Améliore l'assortiment de l'IN-146 (statut quo vs PL 11138)
- Le CE fixe la date d'entrée en vigueur (statut quo vs PL 11138)
- Le CE fixe la liste des titres de transports par règlement
- Le CE soumet une résolution au GC

■ -

- Assortiment n'est pas 100% compatible unireso
- Assortiment intègre des frais administratifs (abo échelonné)
- Assortiment génère des contraintes clients et opérateurs

Prise de position d'unireso

- PL 11138 et Amdt général améliorent / corrigent l'IN-146
- PL 11138 et Amdt général sauvent unireso
- Unireso a une préférence pour Amendement général, qui se rapproche le plus de la situation actuelle en terme de relations entre unireso et l'Etat

- NB : Actuellement, le Comité de Décision unireso établit les tarifs unireso (validés par les instances décisionnelles de chaque entreprise de transport membre d'unireso en application des règles et décisions nationales du Service Direct fixées par l'UTP) et les transmet au CE pour approbation.

Recommandations unireso

- Affiner l'assortiment de la grille tarifaire (document séparé)
 - Saut de puce : tarif unique
 - Abonnement hebdo : tarif unique, transmissible
 - Billets et cartes journalières : 2 niveaux (entier / réduit)
 - Billet 1 heure, réduit : CHF 2.20 (prix plancher national)
 - Sortir les frais administratifs de l'abo échelonné de la grille

Délai opérationnel unireso

- Prise de position jusqu'au 15 septembre 2014
 - Avant 15 septembre, avec garantie de compensation = mise en place du tarif au 14.12.2014
 - Après 15 septembre, avec garantie de compensation
tarif unireso (CT) = mise en place du tarif au 14.12.2014
autre tarif = mesures correctives immédiates / au plus tard juin 2015

Questions des commissaires

???

Comparaison grilles tarifaires et assortiment IN-146, PL 11138 et amendement général vs proposition unireso

IN-146	Grille PL 11138 / amdt. général				proposition unireso		"Actuel"
Billet	Saut de puce	15 minutes 1/1	2.00	Saut de puce	1/1	2.00	2.00
	Saut de puce	15 minutes 1/2	1.80	Saut de puce	1/2 et 6 à 15 ans	1.80	
				Saut de puce	AVS	1.80	
				Saut de puce	AI	1.80	
Billet	Tout GENEVE	1 heure 1/1	3.00	Tout GENEVE	1 heure 1/1	3.00	3.50
	Tout GENEVE	1 heure 1/2	2.20	Tout GENEVE	1 heure 1/2 et 6-15 ans	2.00	2.50
	Tout GENEVE	1 heure junior (6 à 17 an	2.00	Tout GENEVE	1 heure AVS	2.00	
	Tout GENEVE	1 heure AVS/AI	2.00	Tout GENEVE	1 heure AI	2.00	
Carte journ.	Tout GENEVE	1 heure 1/1	10.00	Tout GENEVE	1 jour 1/1	10.00	10.60
	Tout GENEVE	1 heure 1/2	7.30	Tout GENEVE	1 jour 1/2	7.30	7.60
				Tout GENEVE	1 jour AVS	7.30	
				Tout GENEVE	1 jour AI	7.30	
Carte journ. dès 09h00	Tout GENEVE	1 heure 1/1	8.00	Tout GENEVE	1/1	8.00	8.00
	Tout GENEVE	1 heure 1/2	5.60	Tout GENEVE	1/2	5.60	5.60
	Tout GENEVE	AVS	5.60	Tout GENEVE	AVS	5.60	
	Tout GENEVE	AI	5.60	Tout GENEVE	AI	5.60	
Abo hebdo	Tout GENEVE	transmissible adulte	50.00	Tout GENEVE	transmissible	38.00	38.00
	Tout GENEVE	junior (6 à 17 an	35.00	Tout GENEVE	junior (6 à 24 ans)	23.00	
	Tout GENEVE	senior AVS/AI	23.00	Tout GENEVE	senior AVS	23.00	
				Tout GENEVE	AI	23.00	
Abo mensuel	Tout GENEVE	transmissible adulte	100.00	Tout GENEVE	transmissible adulte	100.00	110.00
	Tout GENEVE	junior (6 à 17 an	70.00	Tout GENEVE	junior (6 à 24 ans)	70.00	70.00
	Tout GENEVE	AVS/AI	45.00	Tout GENEVE	senior AVS	45.00	45.00
				Tout GENEVE	AI	45.00	50.00
Abo annuel	Tout GENEVE	transmissible adulte	900.00	Tout GENEVE	transmissible adulte, dès 25 ans	900.00	1'100.00
	Tout GENEVE	junior (6 à 17 an	500.00	Tout GENEVE	junior (6 à 24 ans)	500.00	700.00
	Tout GENEVE	AVS/AI	400.00	Tout GENEVE	senior AVS	400.00	450.00
				Tout GENEVE	AI	400.00	500.00
Frais	Supplément pour abo. annuel échelonné en 1 ou 4 acomptes(s)		10.00	Abo annuel échelonné en 4 acomptes		10.00	

unireso, 26 août 2014