

Date de dépôt : 27 août 2012

Rapport
de la Commission des transports chargée d'étudier l'initiative
populaire 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports
publics genevois ! »

Rapport de majorité de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Loly Bolay (page 45)

1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le	1 ^{er} avril 2011
2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le	1 ^{er} juillet 2011
3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le	1 ^{er} janvier 2012
4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le	1 ^{er} octobre 2012
5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le	1 ^{er} octobre 2013

Tables des matières

Audition du Comité d'initiative	3
<i>Contexte et objectifs de l'IN 146.....</i>	<i>3</i>
<i>Questions de la commission.....</i>	<i>4</i>
Audition d'Unireso et des TPG.....	6
<i>Rappel historique.....</i>	<i>6</i>
<i>Problèmes de l'IN 146.....</i>	<i>6</i>
<i>Propositions de modifications à la LTPG.....</i>	<i>7</i>
<i>Manque à gagner en cas d'adoption de l'IN 146</i>	<i>7</i>
<i>Questions de la Commission.....</i>	<i>8</i>
Présentation des enjeux et conséquences de l'IN 146 par le Département..	9
<i>Enjeux de l'IN 146.....</i>	<i>9</i>
<i>Situation actuelle en matière tarifaire</i>	<i>10</i>
<i>Impacts de l'IN 146 sur la structure et le niveau des tarifs</i>	<i>11</i>
<i>Comparaison des tarifs Unireso 2011, 2012 et des tarifs de l'IN :</i>	<i>11</i>
<i>Non-pertinence de l'IN 146 par rapport aux buts visés.....</i>	<i>12</i>
<i>Conséquences en cas d'acceptation de l'IN 146.....</i>	<i>14</i>
<i>Coûts induits par l'IN 146</i>	<i>14</i>
<i>Incompatibilité de l'IN 146 avec la politique de mobilité du canton.....</i>	<i>15</i>
<i>Questions de la Commission.....</i>	<i>15</i>
Discussion de la Commission	17
<i>Opportunité ou non d'un contreprojet.....</i>	<i>17</i>
<i>Augmentation d'impôts ?</i>	<i>18</i>
<i>Position des groupes.....</i>	<i>19</i>
Votes de la commission.....	19
Commentaires de la rapporteure.....	20
Annexes.....	20

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports (ci-après la commission) a étudié l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » lors de 9 séances, les 6 mars, 20 mars, 27 mars, 3 avril, 24 avril, 15 mai, 22 mai, 29 mai et 5 juin 2012, sous la présidence de M. François Gillet. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel, que la rapporteure remercie pour la fidèle restitution des travaux de la commission.

M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité (DIM, devenu ensuite département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement/DIME) et M. David Favre, secrétaire général adjoint au DIM (respectivement DIME), ont assisté à tout ou partie des travaux.

La commission a procédé aux auditions suivantes :

- comité d'initiative, représenté par MM. Souhail Mouhanna, Christian Grobet et Jean Spielmann et par Mme Danielle Fournier ;
- MM. Eric Forestier, directeur ventes marketing et promotion des TPG, et Christoph Stucki, président d'Unireso.

Que tous soient ici remerciés pour leur précieuse contribution.

Audition du Comité d'initiative

La commission auditionne, le 6 mars 2012, M. Souhail Mouhanna, président de l'AVIVO, Mme Danielle Fournier, M. Christian Grobet et M. Jean Spielmann.

Contexte et objectifs de l'IN 146

M. Mouhanna commence par évoquer une pétition lancée en 2006 par l'AVIVO après une augmentation des tarifs TPG, qui avait récolté plus de 14 500 signatures. La pétition avait été déposée au Bureau du Grand Conseil et était restée lettre morte. M. Mouhanna explique que l'IN 146 (annexe 1) découle de cette indifférence des politiques pour l'opinion de la population et d'une nouvelle augmentation de tarifs intervenue quelques années plus tard.

Il présente aux commissaires le double objectif de l'IN : le retour à des tarifs modérés et leur inscription dans la loi, laissant la possibilité d'un référendum.

Pour M. Mouhana, l'IN 146 a ciblé un certain nombre de tarifs. Il récuse le fait que l'IN ait augmenté les tarifs pour les 18-25 ans. Il annonce que le comité d'initiative soutiendrait un éventuel contreprojet. M. Mouhanna termine en insistant sur le fait qu'il est important que les groupes d'utilisateurs, parmi lesquels l'AVIVO, soient consultés lors des changements de tarifs.

M. Grobet, quant à lui, reconnaît que l'AVIVO a fait une erreur en ne lançant pas une initiative au moment du succès – inattendu – de la pétition. Il explique ce succès par la condition modeste d'une grande partie des personnes âgées.

M. Grobet rappelle que les aînés sont des utilisateurs ponctuels des transports publics, qui ne souhaitent pas acheter un abonnement. Il indique que l'IN avait, à l'origine, pour objectif de revenir à un tarif de 2 F. M. Grobet signale que les initiants estiment que l'ensemble des tarifs TPG devraient diminuer, ce qui produirait une augmentation du nombre de passagers car, selon lui, une part non négligeable de la population n'utilise pas les TPG en raison de leur cherté. Il rappelle que l'autre objectif de l'IN est que la compétence de fixer les tarifs soit déléguée au Grand Conseil et non plus au Conseil d'administration des TPG et au Conseil d'Etat, notamment afin de laisser la possibilité à la population de se prononcer par référendum.

Pour M. Spielmann, la pétition évoquée avait été lancée parce que l'ancien rabais AVS avait été remplacé par un rabais demi-tarif CFF, alors que de nombreuses personnes ne se déplacent qu'en ville et n'ont pas besoin de cet abonnement. Il insiste sur le fait que le but essentiel de l'IN est de donner la possibilité de lancer un référendum contre une éventuelle augmentation des tarifs.

Questions de la commission

Un commissaire (UDC) évoque la probable sortie de la communauté tarifaire des CFF en cas d'adoption de l'IN. Il demande aux initiants s'ils estiment que les référendums et les coûts qu'ils engendrent sont l'unique solution pour contrer les hausses de tarifs.

M. Mouhanna estime que l'accord Unireso peut être renégocié entre les différents partenaires. Il se prononce pour la gratuité des transports publics.

Un commissaire (L) demande comment le coût des transports publics devrait être calculé, étant donné que l'équilibre actuel, où les pouvoirs

publics financent ce mode de transport pour moitié et les usagers pour l'autre, ne convient pas aux initiants. En conséquence, il leur demande s'ils prônent une augmentation d'impôts ou une diminution des prestations.

Selon M. Grobet, par analogie avec Easyjet, les ventes de billets et par conséquent les recettes augmenteront grâce à des tarifs inférieurs.

Pour M. Mouhanna, les transports publics sont un service public, qui ne doit pas rentrer dans une logique marchande, au même titre que l'éducation.

Un commissaire (Ve) annonce le risque que l'adoption de l'IN implique que le Grand Conseil décide de limiter l'offre en transports collectifs (TC). Il demande aux initiants comment se justifie la baisse importante du tarif des aînés, au vu de la situation confortable dont jouissent de nombreux retraités.

M. Grobet répond que l'initiative propose non pas une baisse des tarifs, mais un retour à l'ancienne tarification. Il évoque de nouvelles possibilités de financement des TPG : taxe sur les billets à destination et en provenance de l'aéroport ou participation des utilisateurs TPG qui ne payent pas d'impôts à Genève, à l'instar des Vaudois, des employés des organisations internationales ou de ceux des ambassades.

M. Spielmann évoque le cas d'entreprises privées qui proposent à leurs employés des abonnements à prix réduits par l'achat groupé d'abonnements. Il revient ensuite sur la situation de la ville de Compiègne, qui a introduit la gratuité des transports publics grâce aux recettes des horodateurs.

Une commissaire (S) relève qu'il est inacceptable que des gens n'utilisent pas les TPG pour des raisons pécuniaires. Elle annonce que le retrait des CFF de la communauté tarifaire entraînerait la fin des réductions pour les détenteurs de l'abonnement demi-tarif. Au regard de cette observation, elle demande aux initiants s'ils n'ont pas peur que leur IN provoque une baisse de tarifs pour certains usagers, mais aussi une augmentation pour d'autres.

M. Spielmann répond que les recettes rétrocédées actuellement aux TPG sont moins élevées qu'elles ne le devraient.

La commissaire (S) insiste pour que les initiants se positionnent sur le fait que le transfert au Grand Conseil de la compétence d'établissement des tarifs impliquerait que celui-ci, qui vote déjà le contrat de prestation, soit responsable à la fois de la finalité et des moyens.

M. Spielmann répond que le Grand Conseil possède déjà cette double compétence, car le contrat de prestation qu'il vote tous les quatre ans contient un budget incluant les recettes et les dépenses.

Le Président demande aux initiants de leur confirmer qu'un contreprojet qui voudrait satisfaire les initiants devrait inscrire les tarifs dans la loi, ce que confirme M. Mouhanna.

Audition d'Unireso et des TPG

La commission auditionne, le 6 mars 2012, M. Christoph Stucki, président d'Unireso, et M. Eric Forestier, directeur ventes marketing et promotion des TPG.

M. Stucki annonce que sa présentation (annexe 2) aura pour but d'inscrire la situation genevoise dans le cadre national. Il rappelle que toutes les entreprises de transports publics possèdent une concession fédérale et qu'elles fixent elles-mêmes leurs tarifs, conformément à la législation.

Rappel historique

M. Stucki indique que la notion de service direct, introduite il y a presque cent ans, a engendré la constitution de la première communauté tarifaire de Suisse. Néanmoins, cette notion n'a pas inclus, à l'époque, le transport local et urbain.

Depuis 2009, la législation mentionne que le transport urbain doit être intégré au service direct. Il précise que ce système ne peut fonctionner que si l'ensemble des entreprises de transports suisses suit les mêmes règles, par exemple celle du tarif enfant qui va de 6 à 16 ans, sauf en ce qui concerne les abonnements pour lesquels le tarif réduit est élargi aux jeunes jusqu'à 25 ans.

Problèmes de l'IN 146

M. Stucki affirme que l'IN se trompe en introduisant un tarif jeune de 6 à 18 ans. De façon globale, il indique que le problème principal de l'IN n'est pas le montant des tarifs, mais l'architecture de la tarification. Il rappelle que la Confédération, les cantons ou les communes ont la possibilité, dans la législation fédérale, d'accorder des réductions à certaines catégories de la population à l'appui d'un financement public.

Avec la nouvelle législation en vigueur depuis 2009, la tendance est au rapprochement entre les différentes entreprises de transport, afin d'étendre le service direct à l'ensemble des déplacements pour avoir « un voyage = un billet ». En ce sens, l'IN va à l'exact opposé de la politique menée au niveau fédéral. Selon M. Stucki, les usagers sont toujours prêts à payer un peu plus, pour autant que l'amélioration de l'offre et des prestations soit au moins équivalente à l'augmentation du prix.

M. Stucki précise que, dans le cas de la région genevoise, seules certaines zones de la Terre Sainte sont incluses dans Unireso, alors que la communauté tarifaire aimerait étendre le territoire permettant d'être desservi. Il annonce que ce genre d'améliorations est envisageable à condition que la communauté tarifaire se perpétue, ce que l'IN met en péril, en allant à l'encontre de l'évolution actuelle.

Pour M. Stucki, il y aurait des risques avérés que les CFF quittent Unireso, ce qui aurait pour conséquence que les TPG :

- ne feraient plus partie du service direct ;
- ne proposeraient plus de réduction pour les détenteurs de l'abonnement demi-tarif CFF ;
- ne bénéficieraient plus d'une rétrocession d'une partie des recettes des ventes de cet abonnement.

En conclusion, M. Stucki estime que l'adoption de l'IN irait à l'encontre de l'article 3, alinéa 1 de la LRTP (H 1 50) qui stipule que « Les [...] titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau ».

Propositions de modifications à la LTPG

M. Stucki propose quelques modifications de la LTPG (H 1 55), qui auraient dû être apportées lors de la création d'Unireso. Il propose d'ajouter une lettre j) à l'article 19 qui indiquerait que le conseil d'administration des TPG se prononce sur les tarifs proposés par la Communauté tarifaire (au lieu de l'établissement des tarifs), ainsi que la suppression de la lettre a) de l'article 37.

Manque à gagner en cas d'adoption de l'IN 146

M. Forestier annonce qu'il va présenter la répartition globale des recettes des TPG pour 2011 afin de déterminer quelles pourraient être les pertes engendrées par l'IN.

En arrondissant les chiffres, il indique que le chiffre d'affaire 2011 se monte à 140 millions de francs. De cette somme, 51 millions proviennent de la vente de billets et forfaits journaliers ; 38 millions des abonnements mensuels et 46 millions des abonnements annuels.

Exprimés en pourcentage :

- 68 % du chiffre d'affaires sont le fruit de la vente des abonnements ;
- 38 % de celle des billets et forfaits journaliers.

M. Forestier indique que les TPG jouissent d'une proportion de recettes d'abonnement plus élevée que d'autres entreprises de transport public. Le risque serait grand de perdre cet avantage en isolant un opérateur comme le propose l'IN 146.

M. Forestier précise le manque à gagner qu'impliquerait l'adoption de l'IN :

- 20 millions de francs pour 2012 (sur 148 millions de francs budgétisés) ;
- 22 millions de francs pour 2013 ;
- 25 millions de francs pour 2014.

Questions de la commission

Une commissaire (Ve) demande si les TPG ou Unireso ont recouru devant le Tribunal fédéral contre la recevabilité de l'IN 146.

M. Stucki rappelle que les services de l'Etat n'ont pas trouvé d'éléments pouvant la déclarer formellement irrecevable. M. Stucki évoque l'ancien tarif indigène qui était en vigueur en Valais, mais qui a disparu pour raison de compatibilité avec la tarification fédérale.

Une commissaire (S) insiste sur le risque – réel, selon elle – que l'IN 146 soit acceptée par le peuple, tout en le regrettant. Elle demande si une solution permettrait de « cibler » les personnes concernées par l'IN, sans pour autant introduire une baisse générale des tarifs. Et de l'opportunité de rédiger un contreprojet.

M. Stucki rappelle que l'article 28 de la loi fédérale permet aux entreprises et aux pouvoirs politiques d'accorder des tarifs préférentiels à certaines catégories (allègement tarifaires compensés par les collectivités publiques).

M. Forestier affirme que les transports publics présentent le mode de transport le meilleur marché. Il annonce que les ventes des abonnements ont augmenté et que celles des billets individuels ont un peu baissé (environ 100 000).

M. Favre précise que ces chiffres ne signifient pas que les TPG ont perdu des clients, car les ventes des abonnements ont augmenté.

Mme Künzler rappelle que les personnes qui sont au bénéfice de prestations complémentaires AI ou AVS bénéficient déjà d'un abonnement mensuel au prix extrêmement préférentiel de 5 F, ce qui correspond à environ 20 000 abonnements. Elle précise que les personnes à l'assistance bénéficient des mêmes conditions, ce qui porte le nombre à 40 000. Elle indique qu'il

existe encore d'autres tarifs préférentiels. Une comparaison avec les autres grandes villes suisses montrent par ailleurs que la cherté des TPG est elle aussi toute relative :

En 2012, l'abonnement mensuel sénior coûte :

- 50 F à Genève ;
- 79 F à Zurich ;
- 55 F à Bâle et Berne ;
- 59 F à Lausanne ;
- 62 F en moyenne.

L'abonnement annuel sénior vaut :

- 500 F à Genève ;
- 711 F à Zurich ;
- 550 F à Bâle et Berne ;
- 590 F à Lausanne ;
- 600 F en moyenne.

Présentation des enjeux et conséquences de l'IN 146 par le département

M. Favre annonce que sa présentation du 20 mars 2012 (annexe 3) s'appuie sur le rapport du Conseil d'Etat rédigé par le DIM et la Chancellerie (IN 146-A), qui traite d'abord la question de la recevabilité de l'IN 146 – la forme – puis celle de son application – le fond. Il affirme que ce document analyse tous les aspects de l'IN, y compris ses contradictions.

Après la rédaction du rapport, le département est arrivé à la conclusion que, bien que partant d'une bonne intention, l'IN serait en réalité néfaste au développement de la multi-modalité et des TC en général.

Enjeux de l'IN 146

M. Favre commence par résumer les principaux objectifs de l'IN, à savoir :

- transfert de la compétence d'établissement des tarifs TPG du Conseil d'Etat au Grand Conseil (avec intégration des tarifs dans la LTPG et donc possibilité de référendum facultatif) ;
- retour à un billet à 2 F pour les retraités et les invalides et à un abonnement annuel à 500 F pour les adultes (400 F pour les seniors et les jeunes), avec possibilité de payer en quatre versements ;

- redéfinition de la catégorie « junior » comprenant les 6-18 ans, tant pour les billets ordinaires que pour les abonnements (et non plus 16 ans pour les billets et 25 ans pour les abonnements).

Situation actuelle en matière tarifaire

Si la LTPG n'avait pas fait mention de « tarifs TPG », l'IN aurait certainement pu être invalidée. Dans les faits, il n'existe plus de tarifs TPG, mais des tarifs Unireso, inscrits sous le N° 651.11 du registre des tarifs applicables sur le plan suisse. Cette réalité se traduit dans l'article 3, alinéa 1 de la LRTP qui affirme que « les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau ».

Le système actuel :

- le Conseil d'Etat valide annuellement les tarifs proposés par le comité directeur Unireso d'entente avec les opérateurs et procède à différentes compensations par le biais du contrat de prestations ad hoc ;
- le Grand Conseil valide le contrat de prestations TPG et, par ce biais, peut intervenir sur le niveau tarifaire défini, ce qui se répercute sur l'ensemble des partenaires Unireso. L'intervention du Grand Conseil peut impliquer un mécanisme de compensation tarifaire à Unireso, en cas de refus d'augmentation des tarifs, comme en 2010.

La notion de service direct est en train de se renforcer sur le plan national et ses conséquences pour les TC genevois. L'appartenance d'Unireso au service direct suisse implique que ses tarifs doivent respecter les règles définies et harmonisées sur le plan national suisse par l'UTP et l'OFT, notamment dans la définition de certaines catégories d'usagers, la création de titres combinés ou encore la possibilité pour les usagers de bénéficier des avantages de l'abonnement demi-tarif CFF. Une autre conséquence de l'appartenance d'Unireso au service direct est son adhésion à la convention concernant l'organisation de la coopération entre les entreprises de transport participant au service direct suisse des voyageurs (Convention Ue510).

En ce sens, le système suisse diffère fortement du système français où chaque transporteur possède sa propre organisation tarifaire.

Unireso explique en grande partie le succès actuel des TPG – entre 2002 et 2010, leur fréquentation a augmenté de 65 % –, parallèlement à l'augmentation de l'offre.

Unireso permet le développement harmonieux de l'offre en TC sur le plan franco-valdo-genevois. Il indique que le processus de définition des tarifs et de leurs structures offre la souplesse et la réactivité nécessaire afin de

s'adapter au développement du marché et de garantir tant son intermodalité que sa compatibilité avec les mesures prises aux niveaux national, intercantonal et transfrontalier.

Unireso tente de proposer des produits qui répondent aux demandes des usagers, tâche qui, selon la Confédération, incombe prioritairement aux opérateurs. Le plan directeur des transports collectifs oriente le développement d'Unireso puisque les principes de financement sont définis contractuellement par le biais d'un ratio entre la contribution étatique et le taux de couverture des recettes.

Impacts de l'IN 146 sur la structure et le niveau des tarifs

L'IN dégraderait fortement le ratio actuel de 50 % :

- modification tant de la structure que du niveau de la politique tarifaire actuelle avec pour conséquence une pénalisation financière des juniors entre 18 et 25 ans, tout en ne permettant pas l'augmentation de la part modale des transports publics ;
- contradiction avec les règles du service direct et remise en cause d'Unireso et de l'application d'une tarification multimodale ;
- augmentation des dépenses publiques.

Comparaison des tarifs Unireso 2011, 2012 et des tarifs de l'IN :

- complexité de la tarification proposée par l'IN (le tarif « tout Genève 1h » se divise en quatre) ;
- inadaptation de certaines mesures de l'IN, qui se basait sur les pratiques 2010, modifiées entre-temps au-delà de ce que propose le texte.

Présentation du tableau comparatif des tarifs des titres de transport 1^{re} classe 2011 et 2012, qui sont également validés par le Conseil d'Etat.

L'IN ne propose logiquement pas ce type de tarifs, qui perdent leur sens si l'on considère les TC uniquement sur le plan genevois, comme le fait l'IN. Ces tarifs persisteraient, mais ne seraient plus définis par la LTPG et donc échapperaient au contrôle du Conseil d'Etat.

Dans le cas des titres de transports régionaux et combinés (qui impliquent des accords avec d'autres entités publiques et ne sauraient dépendre politiquement des décisions d'une seule autorité), comme ils ne sont pas mentionnés dans l'IN, ils continueraient d'exister après l'acceptation du texte, tout en étant déterminés et fixés en dehors du cadre légal prévu. Cela impliquerait que des règles différentes de celles qui déterminent les titres genevois (catégories d'âge et niveaux de prix calqués sur les principes

nationaux) seraient appliquées sur le réseau genevois, correspondant à une forte dégradation de la cohérence d'ensemble du système.

Non-pertinence de l'IN 146 par rapport aux buts visés

Objectif de l'IN: « Inciter les automobilistes à se déplacer en TPG dans le but de diminuer drastiquement les embouteillages et la pollution pour une meilleure qualité de vie ».

L'analyse du département s'est déployé sur cinq axes :

- (1) le niveau des tarifs Unireso et leur justification ;
- (2) la comparaison des tarifs des TC au niveau suisse ;
- (3) l'incidence des tarifs dans l'utilisation des TC ;
- (4) l'impact de l'IN 146 sur les recettes et la part modale TC ;
- (5) un focus sur les usagers « juniors » et « seniors ».

1. Le billet « tout Genève » introduit en 2004 est une particularité genevoise, alors que la plupart des agglomérations helvétiques font la distinction entre centre-ville et couronnes urbaines.

L'augmentation de 2012 représente globalement une hausse de 6,56 %.

La gamme tarifaire Unireso privilégie la fidélisation (abonnés) mais offre un grand nombre de réductions parmi lesquelles :

- la gratuité en-dessous de 6 ans ;
- la gratuité jusqu'à 16 ans avec les parents et grands-parents par le biais de la carte famille coûtant 30 F/an ;
- la gratuité pour les détenteurs de l'abonnement général et l'acceptation du demi-tarif CFF ;
- un tarif préférentiel pour de nombreux abonnés (contrats grands comptes) ;
- des abonnements combinés P+R/Unireso à très bon compte ;
- des abonnements annuels pour les bénéficiaires sociaux à 60 F/an, soit 5 F/mois.

L'augmentation s'inscrit dans une hausse de la fréquentation (30 %) et de l'offre (23 %) des TC entre 2006 et 2009, avec pour effet une baisse progressive des recettes unitaires, c'est-à-dire une baisse constante du coût de la mobilité collective pour l'utilisateur, qui utilise de plus en plus les transports publics.

2. La comparaison entre les tarifs pratiqués à Genève et dans les autres grandes villes de Suisse révèle que les prix genevois sont parfois plus ou moins égaux à la moyenne suisse, mais le plus souvent inférieurs à celle-ci. Berne et Zurich tirent la moyenne vers le haut.

Avec l'IN 146, la différence entre Genève et la moyenne suisse s'accentuerait encore, notamment pour les seniors (car la plupart des villes n'ont pas de rabais spécifiques pour les personnes âgées).

3. Il apparaît une faible influence des tarifs des TC sur leur utilisation : voir l'exemple de Berne et de Zurich, où les prix sont nettement plus élevés qu'à Genève et la part modale beaucoup plus importante (34 % contre 16 %). L'IN aurait pour conséquence de discriminer les 18-25 ans au niveau tarifaire, ce qui entraînerait certainement une baisse de la fréquentation pour cette catégorie. Cette baisse signifierait un report modal au profit de la route, notamment en matière de deux-roues motorisés, alors même que cette catégorie se situe à un moment clé pour le choix du mode de mobilité.

Analyse de la relation entre l'offre et la demande en TC et leurs tarifs :

- Chaque pourcent d'offre supplémentaire entraîne une hausse d'un demi-pourcent de fréquentation.
- A Genève, entre 2006 et 2009, l'offre a été augmentée de 23 %, alors que dans le même temps, la fréquentation a connu une hausse de 35 %, soit un rapport supérieur à 1. Ce chiffre tendrait à valider la politique menée dans le domaine, tant en termes de choix de l'offre qu'en matière de tarification.

4. Incidences probables des tarifs introduits par l'IN sur la fréquentation des TC par catégorie.

L'analyse a mis au jour à la fois des gains et des baisses de fréquentation. Selon cette hypothèse, les recettes totales diminueraient de 14 %, alors que la fréquentation générale fléchirait également, ce qui ira à fin contraire du but de la politique de mobilité menée à Genève qui est d'augmenter le nombre d'usagers des TC.

5. Cette double baisse – des recettes et de la fréquentation – s'expliquerait par un fort fléchissement des ventes de titres juniors, que ne compenserait pas totalement la hausse des ventes de titres seniors. Les abonnements mensuels subiraient une forte baisse (perte globale de 6,1 % et de 50 % pour les juniors) tandis que les abonnements annuels connaîtraient une hausse globale de 6,4 %, mais avec une baisse de 53,7 % pour les juniors.

Conséquences en cas d'acceptation de l'IN 146

La modification des catégories des usagers (âge) impliquerait une double tarification :

- une tarification cantonale régie par les nouvelles règles ;
- une tarification régionale, régie par les principes nationaux.

La distinction entre, d'une part, le transport ferroviaire et, d'autre part, les autres types de TC prêterait la multimodalité, même dans l'hypothèse d'un maintien d'une structure communautaire limitée au territoire genevois.

Les communautés tarifaires sont composées d'opérateurs qui s'associent pour proposer une tarification commune sur une base volontaire.

Les CFF ont envoyé un courrier au Conseil d'Etat, pour dire leur volonté de quitter la communauté tarifaire Unireso en cas d'acceptation de l'IN.

Par ailleurs, cette double tarification pourrait faire l'objet d'une opposition de l'OFT, car la LTV stipule à l'article 15, alinéa 2 que « Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique [...] ». Côté pratique, l'IN impliquerait de faire un tarif TPG (éventuellement TPG + Mouettes genevoises), un tarif TPG + autre opérateur et un tarif régional.

Toute adaptation des tarifs deviendrait plus compliquée et assurément plus longue, car devant suivre les règles de modifications des lois. Sans oublier des modifications des automates à billets.

Coûts induits par l'IN 146

Les coûts supplémentaires engendrés par l'acceptation de l'IN seraient les suivants :

- 2,5 millions de francs de coûts techniques uniques de mise en œuvre ;
- 21 millions de francs pour compenser les pertes de recettes annuelles pour 2012, ;
- 23,6 millions pour 2013 ;
- 24,5 pour 2014.

Cela ferait passer le ratio de financement public de 53 % actuellement à plus de 58 %.

Par ailleurs, il est impossible d'évaluer les conséquences de la suppression du billet « tout Genève ».

L'analyse du Conseil d'Etat présente les conséquences minimales, mais la situation pourrait être bien pire que celle qui est décrite dans le rapport. En

outre, l'Etat devrait assumer les conséquences de la dénonciation du contrat entre les partenaires Unireso, comme défini dans celui-ci.

Cela impliquerait des coûts supplémentaires pour la collectivité publique.

Incompatibilité de l'IN 146 avec la politique de mobilité du canton

En conclusion, la politique tarifaire poursuivie depuis plus d'une décennie est efficace et elle contribue grandement au succès des transports publics de Genève et de son bassin transfrontalier. Le Conseil d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de modifier le système actuel, qui fonctionne, malgré des imperfections, à satisfaction.

Le département signale que les objectifs poursuivis par l'initiative peuvent paraître louables, mais que les mesures proposées pour les atteindre sont inadéquates et produiraient des effets nuisibles, empêchant par là-même une politique de TC cohérente.

En raison des coûts engendrés, il existe un risque de frein à la politique de développement des TC. L'IN mettrait en cause des objectifs politiques du plan directeur des transports collectifs en matière de multimodalité, de fréquentation, de transfert modal et d'équilibre financier.

Paradoxe

En cas d'adoption de l'IN 146, l'Etat devrait investir davantage d'argent pour développer un système devenu moins performant et moins fréquenté. L'IN aurait encore pour conséquence de supprimer toute marge de manœuvre des opérateurs sur les tarifs en les fixant dans la loi, ce qui ne constitue pas un moyen adéquat pour garantir à l'avenir des tarifs attractifs. Il apparaît qu'il reviendrait au contribuable genevois de supporter cette charge financière supplémentaire et que ces montants pourraient être bien mieux utilisés dans le financement du développement de l'offre en TC.

Questions de la commission

Un commissaire (S) estime que la question principale que pose l'IN est celle de savoir s'il est pertinent de fixer les tarifs des transports publics dans une loi. Il demande des précisions quant à la méthode de calcul utilisée par le Département pour évaluer les conséquences comptables de l'acceptation de l'IN.

L'estimation du département a été élaborée en considération du maintien de la subvention publique à 50 %, et sur la base de l'expérience engrangée par Unireso depuis 10 ans.

Un commissaire (Ve) confirme que la présentation l'a conforté dans son refus de l'IN 146. Il demande comment le département peut présager de fortes baisses/augmentations des ventes d'une part, alors qu'il affirme d'autre part que le prix n'a qu'une influence limitée sur la fréquentation.

Les prix des abonnements ont subi une augmentation en 2012 et le fait que l'augmentation touche plus particulièrement les billets uniques est le résultat d'une volonté de fidélisation de la clientèle. L'élasticité moyenne est faible, mais est forte pour la catégorie des 18-25 ans.

De nombreux jeunes sont dans une situation moins favorable que les aînés, auxquels s'adresse l'IN.

Une commissaire (PDC) demande comment Lausanne arrive à proposer des tarifs plus bas.

Le réseau des Transport lausannois (TL) est beaucoup moins développé que le réseau genevois. Sur certains titres, la différence n'est pas si importante.

Une commissaire (S) rappelle que la possibilité d'offrir des tarifs préférentiels à des catégories de la population existe déjà, à condition que l'Etat compense les pertes à Unireso. Elle défend l'opinion selon laquelle une baisse de tarif entraîne toujours une hausse de la fréquentation. Elle aimerait savoir si le département a envisagé la possibilité de proposer un contreprojet.

La littérature ne prouve pas qu'une baisse des tarifs compense les recettes perdues par une hausse des ventes. Le Conseil d'Etat a décidé de ne pas proposer de contreprojet.

Un commissaire (MCG) déclare que le MCG est favorable au maintien d'Unireso et au développement des TC. Il remarque qu'il existe de nombreuses réductions, mais demande s'il ne serait pas possible de proposer aux familles qui utilisent les TC de façon occasionnelle un tarif préférentiel.

Il existe une carte à 30 F, par année et par enfant, qui permet à l'enfant de voyager avec un de ses parents ou de ses grands-parents gratuitement sur l'ensemble du réseau CFF et Unireso. Cette possibilité reste trop méconnue. Il s'agit d'une carte « CFF », mais qui est valable dans toute la Suisse et sur la grande majorité des réseaux urbains.

Le Président rappelle que les débats autour de l'initiative pour la gratuité des TPG avaient mis au jour que l'élément le plus déterminant en termes de fréquentation des TC est non pas le prix mais la qualité de l'offre. Il rappelle

que le PDC avait déposé une motion pour l'introduction d'une carte famille s'adressant aux usagers occasionnels, motion qui avait été de justesse refusée.

Le Président rappelle que si la commission voulait proposer un contreprojet dans le but que les initiants retirent leur initiative, il faudrait inscrire les tarifs dans la loi, ce que personne ou presque ne défend.

Discussion de la commission

Un commissaire (L) affirme que le groupe PLR ne défendra ni l'initiative ni un éventuel contreprojet et rappelle la volonté de son groupe de maintenir un financement public des TC à hauteur de 50 %. Il déclare que l'intérêt d'un éventuel contreprojet résiderait dans le retrait de l'initiative, qui ne serait possible qu'à condition d'inscrire les tarifs dans la loi, ce à quoi le PLR s'oppose. Il estime que le fait de proposer un contreprojet serait contreproductif car cela tendrait à valider, aux yeux de la population, le principe de l'initiative.

Une commissaire (PDC) affirme que si son groupe est favorable à des baisses de tarifs ciblées, par exemple à l'intention des familles, il s'oppose à une baisse massive telle que proposée dans l'IN qui, de plus, engendrerait une forte augmentation des subventions publiques.

Un commissaire (S) rappelle que le groupe socialiste est opposé à l'IN, mais estime qu'il existe un risque que l'IN soit acceptée par la population. Selon lui, si la majorité de la commission se rallie à son analyse, il juge essentiel de proposer un contreprojet afin de contrer cette IN néfaste.

Un commissaire (Ve) déclare que les Verts sont opposés à l'IN de même qu'à un contreprojet, à moins de s'entendre sur un très bon texte.

Opportunité ou non d'un contreprojet

Une commissaire (Ve) estime qu'il existe toujours un risque de voir l'IN adoptée par le peuple et que les partis doivent fournir un grand travail de communication auprès de la population.

Un commissaire (L) rappelle qu'un contreprojet laisserait entendre que les politiciens ont trouvé le concept intéressant, ce qui n'est pas le cas ici. Le commissaire estime qu'il serait facile de présenter aux électeurs un argumentaire clair et précis expliquant pourquoi l'IN 146 est inacceptable et un contreprojet inapproprié.

Un commissaire (S) répond qu'il existe également des cas où un contreprojet est rédigé uniquement en tant que stratégie de défense pour éviter que l'IN soit adoptée.

Un commissaire (Ve) demande s'il y aurait un moyen de cibler les personnes âgées dans le besoin.

Le 27 mars 2012, Mme Künzler rappelle qu'en cas d'acceptation l'IN 146 en votation populaire, cela entraînerait :

- la sortie des TPG d'Unireso ;
- la péjoration de la situation des jeunes ;
- la mention des tarifs dans la loi.

Avec des conséquences déplorables pour les usagers.

Le 3 avril 2012, M. Favre annonce qu'il a été demandé à Unireso d'estimer les coûts et recettes de l'IN en appliquant les tarifs proposés par l'AVIVO à la grille tarifaire Unireso.

Augmentation d'impôts ?

Un commissaire (L) insiste sur le fait que l'acceptation de l'IN provoquerait une augmentation d'impôts pour financer la mobilité des usagers...

Disparition d'Unireso

Le 24 avril 2012, un commissaire (S) estime que le plus négatif dans l'IN n'est pas l'inscription des tarifs dans la loi, même si cela serait malheureux, mais la disparition d'Unireso et l'incohérence des tarifs au niveau transfrontalier. Il ajoute que les aspects les plus dommageables sont précisément les plus difficilement explicables à la population.

Un commissaire (Ve) rappelle que l'IN ne s'adresse qu'aux TPG et pas à Unireso, qui est en pleine expansion. Il estime qu'il serait très négatif d'inscrire des tarifs dans la loi, ce qui empêcherait l'indexation régulière des tarifs.

Une commissaire (PDC) estime qu'un contreprojet serait de toute manière insatisfaisant car inapplicable.

Coûts supplémentaires

Lors de la séance du 29 mai 2012, M. Favre rappelle que l'application de l'IN entraînerait des coûts supplémentaires à hauteur de 20 millions de francs, en plus de la suppression d'Unireso, qui provoquerait de surcroît un manque à gagner difficilement évaluable.

De plus, l'application de la structure tarifaire actuelle d'Unireso, adaptée aux « tarifs AVIVO », se monterait à 24 millions (compensation du manque à gagner supplémentaire).

En conclusion, Mme Künzler résume que le contreprojet introduirait des procédures compliquées, longues, coûteuses et lourdes.

Position des groupes

Un commissaire (L) déclare que le PLR trouve l'IN inacceptable et ne souhaite pas lui adjoindre un contreprojet car cela reviendrait à casser la dynamique en faveur des TC engagée depuis plus de dix ans.

Un commissaire (UDC) annonce que l'UDC aurait pu soutenir un contreprojet à condition que l'ensemble de la commission se prononce en sa faveur. En l'état et au vu des éléments présentés à la commission, il annonce que son groupe refusera l'IN, sans contreprojet.

Un commissaire (Ve) rappelle que le plus gros défaut de l'IN est de considérer uniquement les TPG et pas les TC de façon globale. Il affirme que toutes les personnes âgées ne sont pas pauvres. Il déclare que les Verts refuseront l'IN, sans contreprojet.

Une commissaire (PDC) annonce que son groupe refusera l'IN, sans lui adjoindre de contreprojet. Elle ajoute qu'il serait remarquable que la commission se prononce de façon unanime afin d'envoyer au peuple un signal fort.

Une commissaire (S) annonce que son groupe, lors de son caucus, s'est décidé en faveur d'un contreprojet et que son groupe ne pourra s'opposer à l'IN, mais qu'il s'abstiendra.

Un commissaire (MCG) annonce que son groupe se prononcera en défaveur d'un contreprojet.

Votes de la commission

Le Président met aux voix la **prise en considération de l'IN 146** (article 121 LRGC) :

Oui : –

Non : 11 (2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)

Abst. : 3 (2 S, 1 Ve)

L'IN 146 est refusée.

Au vu du refus de l'IN 146, le président met ensuite aux voix le **principe d'un contreprojet** (art. 121, al. 2 LRGC) :

Oui : 1 (1 S)
Non : 12 (3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)
Abst. : 1 (1 S)

Le principe d'un contreprojet est refusé.

Préavis sur la catégorie de débat : catégorie II

Commentaires de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, cette IN 146 a eu le mérite de soulever des discussions intéressantes au sein de la Commission des transports. La proposition des initiateurs est respectable et souhaite favoriser une partie de la population âgée, usagère des transports publics. Si l'intention est louable, elle est totalement inappropriée à la réalité du terrain et n'atteindrait pas sa cible. En effet, les personnes concernées bénéficient déjà des avantages espérés par les initiateurs et des augmentations inévitables péjoreraient le budget de la majorité des usagers des transports publics.

A la quasi-unanimité de la commission, l'IN 146 a été refusée ainsi que le principe d'un contreprojet. Merci de suivre la Commission des transports et de bien vouloir, Mesdames les députées et Messieurs les députés, en faire autant.

Annexes

1. IN 146
2. Présentation Unireso
3. Présentation du département

Secrétariat du Grand Conseil

IN 146-I

Initiative populaire cantonale
« Stop aux hausses des tarifs des Transports publics
genevois ! »

L’AVIVO a lancé l’initiative cantonale intitulée « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d’examen des initiatives prévus par la loi.

1. Arrêté du Conseil d’Etat constatant l’aboutissement de l’initiative, publié dans la Feuille d’avis officielle le	1 ^{er} avril 2011
2. Dépôt du rapport du Conseil d’Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l’initiative, au plus tard le	1 ^{er} juillet 2011
3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l’initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le	1 ^{er} janvier 2012
4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l’initiative et sur l’opposition éventuelle d’un contreprojet, au plus tard le	1 ^{er} octobre 2012
5. En cas d’opposition d’un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le	1 ^{er} octobre 2013

Initiative populaire cantonale

« Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! »

Les soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application de l'article 65B de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative portant sur la modification de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, ayant la teneur suivante :

Art. unique

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

Art. 36, al. 3 (nouveau)

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 son 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 15 minutes 1/1	2,00 F
Saut de puce 15 minutes 1/2	1,80 F
Billet Tout Genève 1 heure 1/1	3,00 F
Billet Tout Genève 1 heure 1/2	2,20 F
Billet Tout Genève 1 heure junior (6 à 18 ans)	2,00 F
Billet Tout Genève 1 heure senior AVS/AI	2,00 F
Carte journalière Tout Genève 1 heure 1/1	10,00 F
Carte journalière Tout Genève 1 heure 1/2	7,30 F
Abonnement hebdo Tout Genève adulte	35 F
Abonnement hebdo Tout Genève junior (6 à 18 ans)	23 F
Abonnement hebdo Tout Genève senior AVS/AI	23 F

Abonnement hebdo Tout Genève transmission	50 F
Abonnement mensuel Tout Genève adulte	70 F
Abonnement mensuel Tout Genève junior (6 à 18 ans)	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève senior AVS/AI	45 F
Abonnement mensuel Tout Genève transmission	100 F
Abonnement annuel Tout Genève adulte	500 F
Abonnement annuel Tout Genève adulte paiement échelonné en un ou quatre acomptes	510 F
Abonnement annuel Tout Genève junior (6 à 18 ans)	400 F
Abonnement annuel Tout Genève junior (6 à 18 ans) paiement échelonné en un ou quatre acomptes	410 F
Abonnement annuel Tout Genève senior AVS/AI	400 F
Abonnement annuel Tout Genève senior AVS/AI paiement échelonné en un ou quatre acomptes	410 F
Abonnement annuel Tout Genève transmission	900 F

Art. 36, al. 4 (nouveau)

Modification des tarifs

⁴ Toute modification des tarifs de transports ou tout nouveau type de tarifs des Transports publics genevois doivent être adoptés par le Grand Conseil et fixés à l'alinéa 3.

Art. 37, lettre a (abrogée)

Art. 42 Entrée en vigueur

Les modifications de la loi sur les Transports publics genevois entrent en vigueur dans les deux mois qui suivent le lendemain de la votation populaire.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le Conseil d'Etat a fortement augmenté le billet, déjà élevé, pour une heure de transport des Transports Publics Genevois (TPG), qui passe de 3 F à 3,50 F (soit une hausse de 16,7 %) ainsi que tous les autres tarifs TPG, cartes journalières, abonnements hebdomadaires, mensuels et annuels, etc., qui seront applicables à partir du 12 décembre 2010. L'initiative lancée par l'AVIVO et d'autres organisations a pour buts de:

- supprimer la compétence du Conseil d'Etat pour fixer les tarifs des TPG, car ses décisions ne peuvent pas faire l'objet d'un référendum qui permettrait au peuple de refuser les hausses de tarifs;
- intégrer les tarifs actuels dans la loi sur les TPG, de sorte que si le Grand Conseil décide de majorer ces tarifs, un référendum pourra être lancé pour permettre au peuple de rejeter les hausses futures;

concrétiser la revendication de l'AVIVO de rétablir, en 2004, les billets à 2 F pour les retraités et invalides et diminuer à 500 F par année l'abonnement annuel pour les adultes (400 F pour les aînés et les jeunes), avec la possibilité de payer en un ou en quatre versements.

IN146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois »

Audition à la commission des transports du 6 mars 2012

Christoph Stucki, président unireso

6.03.2012

unireso/cs

1



Gouvernance des transports publics au niveau national

- LF sur les transports des voyageurs LTV 745.1
- Les nouveautés (depuis 2009)
 - Obligation d'intégration du **trafic local** (transports urbains, communautés tarifaires) dans le service direct (art. 16)
 - La Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre ou des **réductions de tarif**. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié (art. 28)
- Les conséquences pour les entreprises de transport et les communautés tarifaires:
 - Restructuration complète du Service direct
 - Regroupement des communautés tarifaires suisses sous un toit conventionnel

6.03.2012

unireso/cs

2

Futur système des prix et de distribution des tt en Suisse (ZPS)

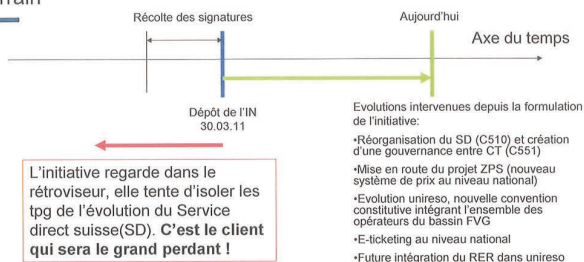
- Projet national qui concerne le SD et les CT de toute la Suisse
- Objectifs:
 - Un voyage = un billet
 - Evolution flexible des prix
 - Confort de l'AG pour tous
- Le voyage porte à porte est au cœur du concept
- Suppression des ruptures tarifaires -> fin 2014 selon le principe parcours-zone et zone-zone-zone (unireso-mobilis sur district de Nyon)
- Introduction du e-ticketing au niveau national par étapes
 - Utilisation des nouvelles possibilités techniques (cartes sans contact, tél. mobile)
 - Facilité d'accès aux tp, encouragement d'une utilisation accrue
 - Tarification flexible et proportionnée à l'usage
 - Réduction des coûts de distribution, de comptage et de relevés de fréquence

6.03.2012

unireso/cs

3

Le droit est (toujours) en retard par rapport aux évolutions du terrain



- Si l'initiative est acceptée en vote populaire, il y a de fortes chances que les CFF quittent la communauté tarifaire et que les tpg soient obligés de quitter le Service direct suisse (SD). Conséquence: Les titres de transport des tpg ne seraient pas reconnus sur le RER ! L'abo1/2tarif ne donnerait plus droit à la réduction du prix des billets!

6.03.2012

unireso/cs

4

Conclusion

- Le Conseil d'Etat conclut à la recevabilité de l'IN146, mais l'Etat ne remplirait plus la mission figurant à l'art. 3 de la LRTP (H 1 50):
 - al. 1: Les [] titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau
- Vu que l'IN146 empêchera les tpg et les autres opérateurs de poursuivre les efforts d'harmonisation des titres de transport au niveau régional et cantonal, elle est irrecevable à notre avis
- Il faut cependant adapter la LTPG H 1 55), art. 19 lettre j) il établit les tarifs des transports spéciaux, ajouter une lettre jj) il se prononce sur les tarifs proposés par la communauté tarifaire CTI du bassin FVG et biffer la lettre a) de l'art. 37. En effet, c'est le contrat de prestations de la CTI qui exige la soumission de toute augmentation tarifaire [] au Conseil d'Etat

6.03.2012

unireso/cs

5





L'initiative 146 : enjeux et conséquences

David Favre
Genève, le 20 mars 2012



Département de l'intérieur et de la mobilité
Secrétariat général

23.03.2012 - Page 1

Sommaire

- Description des dispositions de l'initiative
- Organisation actuelle des transports publics et du système de tarification
- Implications des dispositions de l'initiative
- Recommandation au Grand Conseil

Les dispositions prévues par l'IN 146

Limiter voire bloquer toute hausse tarifaire TPG

- Supprimer la compétence du Conseil d'Etat dans la fixation des tarifs des TPG pour la confier au Grand Conseil avec référendum facultatif
- Intégrer les tarifs actuels des TPG dans la LTPG
- Etablir un billet à 2 F pour les retraités et invalides, respectivement l'abonnement annuel à 500 F pour les adultes (400 F pour les seniors et les jeunes), avec possibilité de payer en un ou quatre versements
- Modifier la notion de billet ou abonnement "junior", à savoir que cette catégorie de personnes visées serait désormais âgée de 6 à 18 ans (et non 16 ans pour le billet et 25 ans pour les abonnements mensuels et annuels)



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

www.geneve.ch

23.03.2012 - Page 1

Actuellement ...

La Communauté tarifaire intégrale UNIRESO

- La volonté d'harmonisation tarifaire de l'Etat est explicite à l'article 3 alinéa 1 LRTP : *"les horaires, tarifs et titres de transport sont harmonisés de manière à permettre l'accès à l'ensemble du réseau."*
- Unireso concrétise cet objectif politique
- Il n'existe donc plus à proprement parler de tarifs TPG, mais des tarifs Unireso inscrits sous le N° 651.11 dans le registre des tarifs applicables sur le plan CH
- Distinction de deux dimensions : celle strictement genevoise (AVIVO) et celle étendue régionalement
- Le CE valide annuellement les tarifs proposés par le comité directeur Unireso d'entente avec les opérateurs et procède à différentes compensations par le biais du contrat de prestations ad hoc
- Le GC valide le contrat de prestations TPG et par ce biais peut intervenir sur le niveau tarifaire défini, ce qui se répercute sur l'ensemble des partenaires d'Unireso.
- L'intervention du GC peut induire un mécanisme de compensation tarifaire à Unireso, en cas de refus d'augmenter les tarifs.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

www.geneve.ch

23.03.2012 - Page 1

Le service direct suisse : L'intermodalité sur le plan national

- Les tarifs Unireso doivent respecter des règles définies et harmonisées sur le plan national suisse par l'UTP et l'OFT, notamment....
- Dans la définition de certaines catégories d'usagers, la création de titres combinés ou encore la possibilité pour les usagers de bénéficier des avantages de l'abonnement ½ tarif CFF

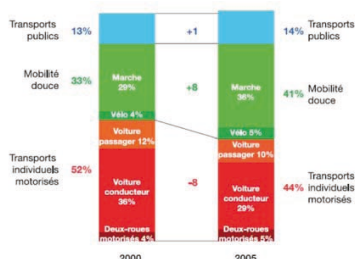
→ Adhésion d'Unireso à la *convention concernant l'organisation de la coopération entre les entreprises de transport participant au service direct suisse des voyageurs (Ue510)*



23.03.2012 - Page 1

Unireso : Facteur clef du succès des transports publics

- Entre 2002 et 2010, la fréquentation des TPG a augmenté de 65 %, et celle des lignes régionales genevoises des CFF de plus de 100 %



23.03.2012 - Page 1

Bilan :

Un système global cohérent

- Unireso permet le développement harmonieux de l'offre TP franco - valdo - genevoise en plein essor
- Le processus de définition des tarifs et de leurs structures offre la souplesse et la réactivité nécessaire, afin de s'adapter au développement du marché et garantir tant son intermodalité que sa compatibilité avec les mesures prises aux niveaux national, intercantonal ou transfrontalier
- Le PDTC oriente aussi le développement d'Unireso
- Les principes de financement sont définis contractuellement par le biais d'un ratio de contribution étatique et d'un taux de couverture des recettes par rapport aux charges, ce qui a un effet direct sur le niveau de tarification mise en œuvre.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

23.03.2012 - Page 1

L'initiative 146 en résumé

- Modifie tant la structure que le niveau de la politique tarifaire actuelle avec pour conséquence de pénaliser financièrement les juniors entre 18 et 25 ans, tout en ne permettant pas d'augmenter la part modale des transports publics
- Est en contradiction avec les règles du SD CH et remet en cause Unireso et l'application d'une tarification multimodale
- Est problématique, tant dans sa mise en œuvre technique, qu'en cas d'adaptation tarifaire ultérieure
- Nécessite des dépenses publiques supplémentaires, qui seraient plus judicieusement employées à développer l'offre existante



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

23.03.2012 - Page 1

Une double modification : structure et niveau tarifaires

Tarifs / Grille unireso	2011	2012	Tarifs / Grille Initiative 146	
Saut de puce 15 minutes 1/1 (yc AVS/AI)	2.00	2.00	Saut de puce 15 minutes 1/1	2.00
Saut de puce 15 minutes 1/2 (yc 6 à 16 ans)	1.80	X	Saut de puce 15 minutes 1/2	1.80
Billet Tout Genève 1 heure 1/1 (yc AVS/AI)	3.00	3.50	Billet Tout Genève 1 heure 1/1	3.00
Billet Tout Genève 1 heure 1/2 (yc 6 à 16 ans)	2.20	2.50	Billet Tout Genève 1 heure 1/2	2.20
X	X	X	Billet Tout Genève 1 heure junior (6 à 18 ans)	2.00
X	X	X	Billet Tout Genève 1 heure senior AVS/AI	2.00
Carte journalière Tout Genève 24 heures 1/1 (yc AVS/AI)	10.00	10.60	Carte journalière Tout Genève 1 heure 1/1	10.00
Carte journalière Tout Genève 24 heures 1/2 (yc 6 à 16 ans)	7.30	7.60	Carte journalière Tout Genève 1 heure 1/2	7.30
Carte journalière Tout Genève dès 9h 1/1 (yc AVS/AI)	7.00	8.00	X	X
Carte journalière Tout Genève dès 9h 1/2 (yc 6 à 16 ans)	5.00	5.60	X	X
Carte journalière Tout Genève transm. Ttes cat 1/1 (yc AVS/AI)	38.00	38.00	Abo. hebdo Tout Genève adulte	35.00
Abo. hebdo Tout Genève transm. Ttes cat 1/2 (yc 6 à 16 ans)	27.00	27.00	Abo. hebdo Tout Genève junior (6 à 18 ans)	23.00
X	X	X	Abo. hebdo Tout Genève senior AVS/AI	23.00
automatiquement transmissible sans supplément de prix	X	X	Abo. hebdo Tout Genève transmission	50.00
Abo. mensuel Tout Genève adulte	70.00	70.00	Abo. mensuel Tout Genève adulte	70.00
Abo. mensuel Tout Genève junior (6 à 25 ans)	45.00	45.00	Abo. mensuel Tout Genève junior (6 à 18 ans)	45.00
Abo. mensuel Tout Genève senior AVS/AI	45.00	50.00	Abo. mensuel Tout Genève senior AVS/AI	45.00
Abo. mensuel Tout Genève transmissible	100.00	110.00	Abo. mensuel Tout Genève transmission	100.00
Abo. annuel Tout Genève adulte	650.00	700.00	Abo. annuel Tout Genève adulte	500.00
Abo. annuel Tout Genève adulte 10 acomptes	660.00	710.00	Abo. annuel Tout Genève adulte 1 ou 4 acomptes	510.00
Abo. annuel Tout Genève junior (6 à 25 ans)	450.00	450.00	Abo. annuel Tout Genève junior (6 à 18 ans)	400.00
Abo. annuel Tout Genève junior (6 à 25 ans) 10 acomptes	460.00	460.00	Abo. annuel Tout Genève junior (6 à 18 ans) 1 à 4 acomptes	410.00
Abo. annuel Tout Genève senior AVS/AI	450.00	500.00	Abo. annuel Tout Genève senior AVS/AI	400.00
Abo. annuel Tout Genève senior AVS/AI 10 acomptes	460.00	510.00	Abo. annuel Tout Genève senior AVS/AI 1 à 4 acomptes	410.00
Abo. annuel Tout Genève transmissible	1'000.00	1'100.00	Abo. annuel Tout Genève transmission	900.00



Les tarifs 1^{ère} classe en vigueur

- Pour les trains Regio CFF de la ligne de Coppet-Lancy-Pont Rouge et du futur RER franco-valdo-genevois jusqu'à Annemasse, ainsi que les liaisons Genève-La Plaine et l'ensemble des GL CFF entre Cornavin et GVA

Tarifs 1 ^{ère} classe / Grille Unireso Genève	2011	2012
Billet Tout Genève 1 heure 1 ^{ère} classe 1/1 (yc AVS/AI)	5.80	6.00
Billet Tout Genève 1 heure 1 ^{ère} classe 1/2 (yc 6 à 16 ans)	4.10	4.30
Carte journalière Tout Genève 24 heures 1 ^{ère} classe 1/1 (yc AVS/AI)	17.00	17.50
Carte journalière Tout Genève 24 heures 1 ^{ère} classe 1/2 (yc 6 à 16 ans)	12.50	12.50
Carte dès 9h Tout Genève 1 ^{ère} classe 1/1 (yc AVS/AI)	13.20	13.20
Carte dès 9h Tout Genève 1 ^{ère} classe 1/2 (yc 6 à 16 ans)	9.20	9.20
Abo. hebdo Tt Genève transm. Ttes cat 1/1 1 ^{ère} classe (yc AVS/AI)	63.00	65.00
Abo. hebdo Tt Genève transm. Ttes cat 1/2 1 ^{ère} classe (yc 6 à 16 ans)	45.00	46.00
Abo. mensuel Tout Genève adulte 1 ^{ère} classe	116.00	119.00
Abo. mensuel Tout Genève senior AVS/AI 1 ^{ère} classe	83.00	85.00
Abo. mensuel Tout Genève transmissible 1 ^{ère} classe	182.00	187.00
Abo. annuel Tout Genève adulte 1 ^{ère} classe	1'160.00	1'190.00
Abo. annuel Tout Genève senior AVS/AI 1 ^{ère} classe	830.00	850.00
Abo. annuel Tout Genève transmissible 1 ^{ère} classe	1'820.00	1'870.00



Limites de l'application de l'initiative :

Exemple des tarifs 1^{ère} classe

- Pour les auteurs de l'IN : un titre CFF genevois ne saurait être figé dans une loi cantonale.
- Or ces titres font partie intégrante des tarifs Unireso.
- Il n'est pas possible de dissocier la fixation de ces titres de ceux prévus dans la LTPG.
- Les 1^{ère} classe sont donc aussi soumis par Unireso au Conseil d'Etat, qui les valide
- Le prix d'un titre 1^{ère} classe est 65 % supérieur à celui standard, mais reste inférieur à ce que coûterait un billet 1^{ère} classe s'il n'y avait pas de Communauté tarifaire intégrale.
- En cas d'acceptation de l'initiative, ce surclassement, pourtant utilisable sur le réseau ferré genevois, échapperait ainsi à tout contrôle politique.
- L'usager 1^{ère} classe serait potentiellement pénalisé par rapport à celui de 2^{ème} classe ou à l'usager unique des TPG.



Les titres de transports régionaux et combinés

- Ne font pas l'objet d'une fixation dans le cadre de l'IN.
 - Ces titres impliquent des accords avec d'autres entités publiques.
 - Leur validité va au-delà du territoire cantonal et ne saurait dépendre politiquement des décisions d'une seule autorité.
 - Ces titres continueraient en cas d'acceptation de l'IN à être déterminés et fixés en dehors du cadre légal prévu.
- application de règles différentes de celles des titres genevois (catégories d'âge et niveau de prix calqués sur les principes nationaux)
- dégradation de la cohérence d'ensemble du système



L'objectif officiel poursuivi par l'IN 146

"Inciter les automobilistes à se déplacer en TPG dans le but de diminuer drastiquement les embouteillages et la pollution pour une meilleure qualité de vie".

1. Niveau des tarifs Unireso sur le territoire GE et leur justification
2. Comparaison au niveau suisse
3. Rôle des tarifs dans l'utilisation des TC
4. Impact de l'IN 146 sur les recettes et la part modale TC, notamment pour
5. les usagers "juniors" et "seniors"



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

23.03.2012 - Page 1

Le niveau tarifaire actuel I

- Augmentation de l'offre de plus de 55 % (2002-2010) pour des tarifs (2011) identiques à ceux de 2004.
- Dès 2004, titre "Tout Genève" à prix unique, contrairement à la plupart des agglomérations helvétiques (distinction entre centre ville et couronnes urbaines).
- En 2012 : augmentation globale de 6,56% (coût de la vie, progression nationale orientations budgétaires, augmentation massive de l'offre)
- La gamme tarifaire Unireso privilégie la fidélisation (abonnés) mais offre plusieurs réductions supplémentaires, dont :
 - Gratuité en-dessous de 6 ans
 - Gratuité jusqu'à 16 ans avec parents et grands parents (carte famille à 30F/an)
 - Gratuité pour les détenteurs de l'abonnement général et acceptation du ½ tarif
 - Tarif préférentiel pour de nombreux abonnés (contrats grands comptes)
 - Abonnements combinés P+R / Unireso (90 F et 150 F/mois ou 990 F à 1 650 F/an)
 - Abonnements annuels pour les bénéficiaires sociaux (60 F/an, soit 5 F/mois)

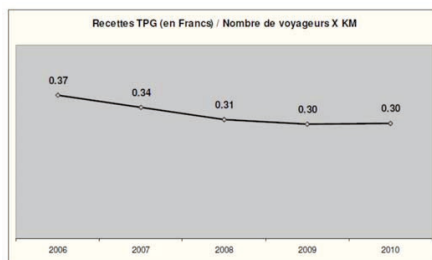


REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

23.03.2012 - Page 1

Le niveau tarifaire actuel II

- La fréquentation TC a progressé de +30 % entre 2006 et 2009 pour une augmentation de l'offre de +23 % avec comme effet l'amorce progressive d'une baisse des recettes unitaires



→ Baisse constante du coût de la mobilité collective pour l'utilisateur qui utilise de plus en plus les transports publics



23.03.2012 - Page 1

Genève vs les villes CH en 2012

2012	Billet 1/1	Billet 1/2	mens. adulte	annuel adulte
Zurich	SFr. 4.10	SFr. 2.90	SFr. 79	SFr. 711
Berne	SFr. 4.00	SFr. 2.70	SFr. 72	SFr. 720
Bâle	SFr. 3.20	SFr. 2.20	SFr. 70	SFr. 700
Lausanne	SFr. 3.00	SFr. 2.20	SFr. 66	SFr. 660
Genève Unireso	SFr. 3.50	SFr. 2.20	SFr. 70	SFr. 700
Moyenne ZH/BE/BS/LS	SFr. 3.58	SFr. 2.50	SFr. 72	SFr. 698

2012	mens. senior	annuel senior	mens. junior	annuel junior
Zurich	SFr. 79	SFr. 711	SFr. 57	SFr. 513
Berne	SFr. 55	SFr. 550	SFr. 55	SFr. 550
Bâle	SFr. 55	SFr. 550	SFr. 45	SFr. 450
Lausanne	SFr. 59	SFr. 590	SFr. 45	SFr. 405
Genève Unireso	SFr. 50	SFr. 500	SFr. 45	SFr. 450
Moyenne ZH/BE/BS/LS	SFr. 62	SFr. 600	SFr. 51	SFr. 480



23.03.2012 - Page 1

Genève vs les villes CH avec l'IN 146

IN 146	Billet 1/1	Billet 1/2	mens. adulte	mens. senior	mens. 6-18
Zurich	SFr. 4.10	SFr. 2.90	SFr. 79	SFr. 79	SFr. 57
Berne	SFr. 4.00	SFr. 2.70	SFr. 72	SFr. 55	SFr. 55
Bâle	SFr. 3.20	SFr. 2.20	SFr. 70	SFr. 55	SFr. 45
Lausanne	SFr. 3.00	SFr. 2.20	SFr. 66	SFr. 59	SFr. 45
Genève	SFr. 3.00	SFr. 2.20	SFr. 70	SFr. 45	SFr. 45
Moyenne ZH/BE/BS/LS	SFr. 3.58	SFr. 2.50	SFr. 72	SFr. 62	SFr. 51

IN 146	mens. 18-25	annuel adulte	annuel senior	annuel 6-18	annuel 18-25
Zurich	SFr. 57	SFr. 711	SFr. 711	SFr. 513	SFr. 513
Berne	SFr. 55	SFr. 720	SFr. 550	SFr. 550	SFr. 550
Bâle	SFr. 45	SFr. 700	SFr. 550	SFr. 450	SFr. 450
Lausanne	SFr. 45	SFr. 660	SFr. 590	SFr. 405	SFr. 405
Genève	SFr. 70	SFr. 500	SFr. 400	SFr. 400	SFr. 500
Moyenne ZH/BE/BS/LS	SFr. 51	SFr. 698	SFr. 600	SFr. 480	SFr. 480



Genève vs le reste de la Suisse : bilan

- Les tarifs Unireso sont parmi les plus avantageux de Suisse.
- La part modale des TC (14 %) est pourtant nettement inférieure à celles de ville comme Berne ou Zurich (34 %), qui offrent des tarifs sensiblement plus élevés pour des usagers au pouvoir d'achat comparable à Genève.
- L'élasticité prix moyenne de la demande est dans ce domaine beaucoup plus faible, que celle en matière de prestations offertes.
- Discrimination tarifaire envers les 18 - 25 ans ne va pas les encourager à utiliser les transports publics avec 2 conséquences :
 1. baisse de la fréquentation des TC > augmentation des recettes
 2. un report modal au profit de la route (18 ans = âge clé pour le choix du mode de mobilité)



Offre et demande vs prix

→ En principe chaque % d'offre supplémentaire → + 0,5 % fréquentation

2006 et 2009

+ 23 % d'offre → + 35 % de fréquentation (rapport > 1)

2002 et 2010

+ 55 % d'offre → + 65 % de fréquentation

→ des transports publics peu coûteux, sans développement des fréquences et dessertes, ne seraient pas à même d'attirer toujours davantage d'usagers

→ choix pertinents dans le déploiement de l'offre

→ stratégie cantonale efficace en matière de TC, y compris tarification



23.03.2012 - Page 1

Hypothèses d'élasticité considérées

- Création d'un billet 1h senior
 - - Perte de 10 % de clients sur le billet "entier".
 - - Gain de 14 % de clients sur le nouveau titre senior.
 - - Gain de 4,55 % de clients suite à la diminution de prix pour les seniors qui possédaient un abonnement ½ tarif.
- Extension pour le billet 1h de la catégorie 6-16 ans jusqu'à 18 ans
 - - Gain de 10 % de clients sur le titre.
- Suppression des cartes journalières dès 9h "entier" et "demi"
 - - Perte de 90 % des clients "cartes journalières".
 - - Gain de 10 % de clients sur la carte journalière 24h.
 - - Gain de 18 % de clients sur le billet 1h "entier".
 - - Gain de 13 % de clients sur le billet 1h "demi".
- Abonnements juniors limités à 18 ans au lieu de 25 ans
 - - Perte de 70 % de clients sur les nouveaux abonnements junior.
- Diminution du prix des abonnements annuels
 - - Gain de 11,5 % de clients sur l'abonnement adulte.
 - - Gain de 5,55 % de clients sur l'abonnement senior.
 - - Gain de 5,55 % de clients sur le nouvel abonnement junior limité à 18 ans.



23.03.2012 - Page 1

Impact de l'IN sur les recettes : Une perte importante

Unireso 2012 / IN 146	recettes PFP 2012	clients PFP 2012	recettes IN 146	évol. recettes	clients IN 146	évol. Clients
Billet	46'663'869	15'869'049	44'359'112	-4.9%	17'294'491	9.0%
Carte journalière	12'073'698	1'927'166	1'223'378	-89.9%	141'431	-92.7%
Abo hebdo	141'918	3'735	170'291	20.0%	4'481	20.0%
Abo mensuel	38'224'488	624'273	37'539'251	-1.8%	586'461	-6.1%
<i>junior</i>	8'565'079	190'335	4'279'796	-50.0%	95'107	-50.0%
<i>adulte</i>	27'039'495	386'279	30'514'974	12.9%	435'928	12.9%
<i>senior</i>	2'185'492	43'710	2'289'405	4.8%	50'876	16.4%
<i>transmissible</i>	434'422	3'949	455'077	4.8%	4'551	15.2%
Abo annuel	47'770'587	82'119	40'649'238	-14.9%	87'353	6.4%
<i>junior</i>	12'095'415	26'879	4'981'149	-58.8%	12'453	-53.7%
<i>adulte</i>	28'008'995	40'013	28'222'707	0.8%	56'445	41.1%
<i>senior</i>	7'548'237	15'096	7'331'426	-2.9%	18'329	21.4%
<i>transmissible</i>	117'940	131	113'956	-3.4%	127	-3.3%
TOTAL	144'874'560		123'941'271	-14.4%		

Impact de l'IN sur la demande : Une baisse de la part modale des TC

Unireso 2012 / IN 146	Coefficient client/voy.	voyages PFP 2012	voyages IN 146	évol. % voyages	évol. nbre voyages
Billet	1	15'869'049	17'294'491	9.0%	1'425'442
Carte journalière	4	7'708'664	565'724	-92.7%	-7'142'940
Abo hebdo	15	56'025	67'220	20.0%	11'195
Abo mensuel		33'838'680	31'678'348	-6.4%	-2'160'332
<i>junior</i>	55	10'468'425	5'230'862	-50.0%	-5'237'563
<i>adulte</i>	55	21'245'345	23'976'051	12.9%	2'730'706
<i>senior</i>	45	1'966'950	2'289'405	16.4%	322'455
<i>transmissible</i>	40	157'960	182'031	15.2%	24'071
Abo annuel		43'636'200	46'192'560	5.9%	2'556'360
<i>junior</i>	550	14'783'450	6'849'080	-53.7%	-7'934'370
<i>adulte</i>	550	22'007'150	31'044'978	41.1%	9'037'828
<i>senior</i>	450	6'793'200	8'247'854	21.4%	1'454'654
<i>transmissible</i>	400	52'400	50'647	-3.3%	-1'753
TOTAL		101'108'618	95'798'343	-5.3%	-5'310'275

Bilan des effets induits

Un paradoxe ?

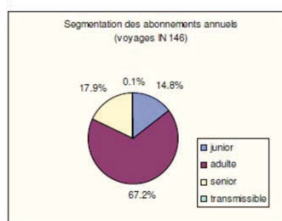
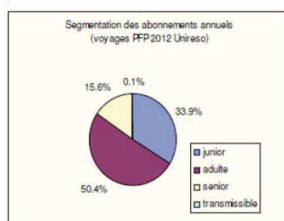
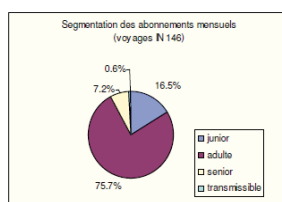
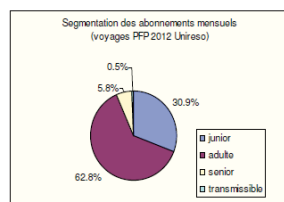
- Explicable par le poids des jeunes dans les ventes de titres, en particulier ceux désormais discriminés.
- Effet plus marqué sur les abonnements mensuels (perte globale de 6,1 % / -50 % pour les juniors)
- Effet moindre sur les titres annuels (gain de 6,4 % / -53,7 % pour les juniors)

→ Baisse de clientèle constatée essentiellement due au report d'une partie de la catégorie concernée vers d'autres modes de transport.



23.03.2012 - Page 1

Avec l'IN 146, les juniors sont pénalisés



23.03.2012 - Page 1

Une remise en cause de la multimodalité

- La modification des catégories des usagers (âge) et le principe de fixation législative partielle des tarifs appliqués impliquerait subséquemment une double tarification :
 - une tarification cantonale aux règles spécifiques
 - une tarification régionale (principes nationaux)
 - Même dans l'hypothèse d'un maintien d'une structure communautaire limitée au territoire genevois, la multimodalité serait préteritée, distinguant d'une part le transport ferroviaire et, d'autre part, le transport collectif routier, en tramway et par bateau.
- Les CT sont composées d'opérateurs qui s'associent pour proposer une tarification commune sur une base volontaire.
- En particulier pour les CFF, qui sont contraints de par leur caractère national, d'appliquer sur l'ensemble des lignes qu'ils exploitent les principes et structures tarifaires définies sur le plan suisse.
- L'application stricte de ces mêmes principes conditionne du reste impérativement leur participation et association aux communautés tarifaires du pays.
- Impossible pour les CFF d'appliquer à GE des catégories non reconnues ailleurs.



23.03.2012 - Page 1

Une remise en cause de la CT Unireso I

- Risque de renonciation des CFF à Unireso → *de facto* sortie du réseau ferroviaire régional actuel et futur, ainsi que national (liaison Genève-GVA)
- Opposition possible de l'OFT à cette éventuelle double tarification
Art 15 alinéa 2 LTV qui stipule que "*Les tarifs doivent être appliqués à tous de manière identique [...]*".
- Le message du Conseil fédéral relatif à la LTV indique encore plus clairement, s'agissant de l'article 15, que "*L'obligation d'établir les tarifs est la quatrième des obligations classiques. Elle dispose que chaque entreprise doit définir ses tarifs et qu'elle doit les appliquer de la même manière à toutes les personnes. Cette obligation n'interdit pas les réductions de prix, mais celles-ci doivent, à conditions égales, être accordées de la même manière à tout voyageur. [...]*" (FF 2007 p. 2555).



23.03.2012 - Page 1

Une remise en cause de la CT Unireso II

- **Art 4.2 Convention SD CH : définition des catégories d'âge applicables pour les enfants, les juniors et les seniors pour :**
 - titres genevois ½ tarif
 - titres 1ère classe
 - titre combinant "Tout Genève" à une zone régionale Unireso
 - titre combinant "Tout Genève" à un trajet CFF GL (ex. abo parcours Nyon-Genève)
 - **Les titres ½ tarif subsistent avec l'IN 146.**
 - **En contrevant aux règles de l'art 4.2 → IN difficile à mettre en œuvre**
 - **Pour l'appliquer : suppression de tous les titres ayant un lien avec le SD**
- suppression de la Communauté tarifaire intégrale
- réintroduction de tarifs strictement TPG (évtl. compatibles avec SMGN)



Les difficultés techniques de mise en œuvre

- **Introduction de 3 niveaux tarifaires (Tout Genève TPG, Tout Genève autres opérateurs et régional)**
- Grande complexification de la tarification et impacts sur les différents systèmes de distribution et de vente en vigueur pour :
- Les nouveaux distributeurs fixes (DATT)
- Le système de vente en agences et auprès des revendeurs
- L'entrée en vigueur des nouveaux tarifs, souhaitée 2 mois après l'éventuelle acceptation de l'initiative en votation populaire, ne serait pas réalisable avant 18 mois en raison de ces difficultés techniques



Difficultés d'adaptation tarifaire ultérieure

- **En prévoyant d'ancrer des tarifs dans une loi, l'IN 146 rend particulièrement complexe toute proposition de modification tarifaire ultérieure.**
- **Ainsi, en cas de proposition de modification de tarifs, il faudra nécessairement passer par le long cheminement qu'implique une modification légale.**



Impacts financiers de l'IN 146 I

- **Les coûts techniques uniques de mise en œuvre**
2,5 millions de francs
- **La compensation des pertes annuelles nettes de recettes**
21 millions de francs (PF 2012 Unireso),
23,6 millions de francs en 2013
24,5 millions de francs en 2014

→ Cette situation serait inédite dans l'histoire des communautés

→ Impossible d'évaluer les conséquences (demande et part modale) suite à la suppression du "Tout Genève" et son remplacement par des titres différenciés



Détérioration du ratio de contribution cantonale de 53,7 à plus de 58 %

Unireso 2012 / IN 146	recettes PFP	recettes IN 146	évol. CHF	évol. %
Billet	46'663'869	44'359'112	-2'304'757	-4.9%
Carte journalière	12'073'698	1'223'378	-10'850'320	-89.9%
Abo hebdo	141'918	170'291	28'373	20.0%
Abo mensuel	38'224'488	37'539'251	-685'237	-1.8%
Abo annuel	47'770'587	40'649'238	-7'121'349	-14.9%
Total ventes brutes	144'874'560	123'941'271	-20'933'289	-14.4%
Unireso 2013 / IN 146	recettes PFP	recettes IN 146	évol. CHF	évol. %
Billet	48'739'478	45'423'730	-3'315'748	-6.8%
Carte journalière	12'363'467	1'252'739	-11'110'728	-89.9%
Abo hebdo	145'324	174'378	29'054	20.0%
Abo mensuel	39'115'114	38'055'791	-1'059'323	-2.7%
Abo annuel	50'194'471	42'041'068	-8'153'403	-16.2%
Total ventes brutes	150'557'854	126'947'707	-23'610'147	-15.7%
Unireso 2014 / IN 146	recettes PFP	recettes IN 146	évol. CHF	évol. %
Billet	50'555'998	46'650'171	-3'905'827	-7.7%
Carte journalière	12'697'281	1'286'563	-11'410'718	-89.9%
Abo hebdo	149'248	179'087	29'839	20.0%
Abo mensuel	39'769'510	38'692'465	-1'077'045	-2.7%
Abo annuel	51'751'928	43'607'939	-8'143'989	-15.7%
Total ventes brutes	154'923'965	130'416'225	-24'507'740	-15.8%

Impacts financiers de l'IN 146 II

- Art. 25 du contrat de prestations Unireso 2011-2014 :

"en cas de dénonciation par l'Etat de Genève, les opérateurs ont droit pendant une période de deux ans à la pleine couverture financière due par l'Etat telle que définie à l'article 10 lit. b du présent contrat"

"les opérateurs sont par ailleurs autorisés à relever leurs tarifs au niveau qu'ils auraient atteints si la présente Communauté n'avait pas été créée"

"si les opérateurs ne peuvent augmenter entièrement le tarif pratiqué pour des raisons commerciales, l'Etat doit continuer à apporter sa couverture financière aussi longtemps que tel ne sera pas le cas".

- Couverture des frais de gestion, de distribution et de communication : 700 000 F
- Application de l'IN 146 = décision de rupture de contrat unilatérale de la part de l'Etat
- Pour pallier les effets négatifs de l'IN → conclusion d'accords tarifaires bilatéraux avec les opérateurs avec compensations financières
- Aucun gain financier n'est à attendre d'une éventuelle suppression de la CT

Conclusion

- La politique tarifaire poursuivie depuis plus d'une décennie est efficace et contribue grandement au succès des transports publics de Genève et de son bassin transfrontalier.
- Dès lors, il n'y a pas lieu de modifier le système actuel, qui fonctionne à satisfaction.
- Les objectifs poursuivis par l'initiative peuvent paraître louables, les *mesures* proposées pour les atteindre sont *inadéquates*, avec des effets nuisibles, empêchant par là-même une politique des transports publics cohérente.
- En raison des coûts engendrés, risque de frein à la politique de développement des TC.
- Remise en cause des objectifs politiques du PDTC en matière de multimodalité, de fréquentation, de transfert modal et d'équilibre financier.
- Paradoxe d'investir davantage d'argent pour développer un système devenu par essence moins performant et moins fréquenté.
- Supprimer toute marge de manœuvre sur les tarifs en fixant dans la loi la gamme tarifaire et son prix, n'est pas un moyen adéquat pour garantir à l'avenir des tarifs attractifs. C'est bien au contraire mettre en péril la poursuite du développement des transports collectifs.
- Au final, il reviendrait au contribuable genevois de supporter cette charge financière supplémentaire, alors que ces montants seraient bien plus utiles pour augmenter l'offre TC.



23.03.2012 - Page 1



Merci de votre attention !



23.03.2012 - Page 34

Date de dépôt : 28 août 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Loly Bolay

Mesdames et
Messieurs les députés,

Préambule

Après le passage obligé de l'initiative 146 à la Commission législative, qui l'a examinée sous l'angle de la recevabilité, puis la ratification par le plénum, cette dernière a été renvoyée à la commission des transports, qui l'a examinée sur le fond.

Pour rappel, l'initiative 146 est de rang législatif. Elle propose de modifier la loi sur les transports publics genevois et traite de deux problématiques :

- le montant des tarifs ;
- la compétence de fixer ces derniers.

Ainsi, elle ambitionne à son article 36, alinéa 3, de supprimer la compétence du Conseil d'Etat s'agissant de fixer les tarifs des TPG et de confier cette tâche au Grand Conseil.

Cette initiative propose également d'inscrire dans une loi le prix des billets TPG, à l'exclusion des tarifs 1^{ère} classe.

La volonté affichée par les initiants est de rétablir les billets à 2 F pour les retraités et invalides et de diminuer à 500 F par année l'abonnement annuel pour les adultes (400 F pour les aînés et les jeunes), avec la possibilité de payer en un ou en quatre versements.

C'est au terme de neuf séances que la majorité de la Commission des transports est arrivée à la conclusion que les dispositions contenues dans cette initiative sont totalement disproportionnées et doivent donc être rejetées. La commission a en outre estimé qu'il n'était pas souhaitable de lui opposer un contre-projet.

Ce n'est pourtant pas l'avis des socialistes, qui plaident en revanche pour que certaines préoccupations des initiants trouvent place dans la législation genevoise, par le biais d'un contre-projet. D'où le présent rapport de minorité.

Travaux de la commission des transports

La parole aux initiants

Auditionnés, ces derniers rappellent que le but principal de l'AVIVO est de protéger les personnes âgées, mais que dans la mesure où il s'agit de tarifs, cela touche un plus grand nombre de personnes. Ils ajoutent que l'AVIVO a déposé une pétition de 14 500 signatures, mais cette dernière n'a pas eu d'impact. Ils ajoutent que, suite à la volonté du Conseil d'Etat d'augmenter les tarifs, l'association des retraités et invalides a décidé de lancer une initiative pour réagir.

Pour les initiants, l'IN 146 découle de cette indifférence des politiques vis-à-vis de l'opinion de la population, d'une part, et d'autre part d'une nouvelle augmentation de tarifs intervenue quelques années plus tard. Pour les personnes auditionnées, le double objectif de l'IN est le retour à des tarifs modérés et leur inscription dans une loi, laissant la possibilité d'un référendum. Sans oublier, insistent-ils, que la compétence de fixer les tarifs soit déléguée au Grand Conseil et non plus au conseil d'administration des TPG et au Conseil d'Etat.

L'avis des représentants du conseil d'administration des TPG et d'Unireso

Le président d'Unireso précise, en préambule, qu'il y a de nombreuses mutations au niveau national concernant la LTV (loi sur les transports des voyageurs) qui est en cours de modification et qui prévoit que les entreprises de transports publics sont seules compétentes pour fixer leurs tarifs.

Il souligne que l'initiative aurait dû être déclarée irrecevable pour ces raisons.

Il s'agit, précise-t-il, de donner la compétence en matière d'établissement des tarifs à l'entreprise, dans la mesure où le domaine des transports de voyageurs relève d'une compétence fédérale.

Il ajoute par ailleurs que la Confédération peut renoncer à une partie de cette compétence et la déléguer non pas aux cantons mais aux entreprises de transports publics. Autrement dit, précise l'auditionné, tant au niveau régional que national, on tend vers une intégration des tarifs, alors que

l'IN 146 vise à prévoir un régime spécifique pour les TPG, ce qui va à l'encontre de la LTV.

Il nous est rappelé par les personnes auditionnées que les usagers seraient les perdants dans la mesure où les CFF ont signifié qu'ils quitteraient la communauté tarifaire si l'initiative venait à être acceptée, avec la conséquence que le RER ne pourra pas être utilisé avec l'abonnement TPG. Pour le surplus, ajoutent-ils, l'IN 146 empêchera les TPG et les autres opérateurs de poursuivre les efforts d'harmonisation des titres de transport tant au niveau régional que cantonal.

De façon globale, ils considèrent que le problème principal de l'IN n'est pas le montant des tarifs, mais l'architecture de la tarification. Ils rappellent que la Confédération, les cantons ou les communes ont la possibilité, dans la législation fédérale, d'accorder des réductions à certaines catégories de la population (contre un financement public). Avec la nouvelle législation en vigueur depuis 2009, la tendance est au rapprochement entre les différentes entreprises de transport, afin d'étendre le service direct à l'ensemble du domaine.

Position du département

En préambule, le département insiste sur le manque à gagner qu'impliquerait l'adoption de l'IN 146, soit 20 millions pour 2012 (sur 148 millions budgétisés), se portant à 22 millions pour 2013 et quasiment 25 millions pour 2014.

La cheffe du département rappelle que les personnes qui sont au bénéfice de prestations complémentaires AI ou AVS bénéficient déjà d'un abonnement mensuel au prix extrêmement préférentiel de 6 francs, ce qui correspond à environ 20 000 abonnements. Elle précise que les personnes à l'assistance bénéficient des mêmes conditions, ce qui porte le nombre à 40 000. Elle indique qu'il existe encore d'autres tarifs préférentiels.

Dans ce contexte, il est porté à la connaissance des commissaires que les conséquences tarifaires de l'IN 146 ont été étudiées en termes de vente de billets et de fréquentation. Cette simulation, insiste le département, a mis à jour un manque à gagner de 20 millions, malgré un gain de 14% des ventes des billets uniques senior. En revanche, la fréquentation globale du réseau diminuerait.

La cheffe du département ajoute pour le surplus qu'il existe un risque que l'IN 146 soit acceptée en votation populaire. Pour contrer cette possibilité, elle indique que son département pourrait être favorable à la rédaction d'un contre-projet qui mettrait l'accent sur Unireso, ainsi que sur le contrôle des

tarifs par le GC. Elle rappelle cependant que la sortie des TPG d'Unireso, la péjoration de la situation des jeunes et la mention des tarifs dans une loi sont trois éléments qui seraient extrêmement déplorables.

Il est aussi évoqué par la direction du département la possibilité de soumettre le contrat de prestations Unireso au Grand Conseil, au lieu d'introduire les tarifs dans une loi, afin de garantir un contrôle accru du législatif sur la tarification. Il serait ainsi possible, insiste la direction du département, de limiter les augmentations de tarifs à une fois par législature.

Conclusion

Les socialistes prônent la défense du droit d'accès égal aux prestations des services publics de transport, que ce soit sur le plan géographique ou sur celui de la politique tarifaire. Partant, ils soutiennent une politique cantonale de subventionnement favorisant des tarifs attractifs pour tous, d'une part, et des réductions tarifaires pour certaines catégories sociales, d'autre part.

C'est pourquoi, tout en admettant que l'initiative 146 est applicable, les socialistes considèrent que celle-ci va trop loin à certains égards.

C'est la raison pour laquelle ils plaident pour le dépôt d'un contre-projet, afin que par le biais de ce dernier certaines préoccupations des initiants trouvent place dans la législation genevoise.

Ainsi, la minorité soutient les revendications des initiants qui visent à rétablir les billets à 2 F pour les retraités et les invalides et à diminuer à 500 F par année l'abonnement annuel pour les adultes (400 F pour les aînés et les jeunes). Dans ce contexte, ils appuient la démarche visant à compenser via le contrat de prestations le manque à gagner que cette disposition induit.

Par ailleurs, il sied de rappeler ici que le canton est libre de dicter ses tarifs à ses entreprises de transports publics. De plus, l'article 28 de la loi fédérale permet aux entreprises et aux pouvoirs politiques d'accorder des tarifs préférentiels à certaines catégories (allègements tarifaires compensés par les collectivités publiques).

Cependant, la disposition figurant à l'article 36, alinéa 4, demandant que toute modification des tarifs des transports soit adoptée par le Grand Conseil pourrait s'avérer contraire au droit supérieur et à la loi sur les transports des voyageurs (LTV) qui est en cours de modification et qui prévoit que les entreprises de transports publics sont seules compétentes pour fixer les tarifs.

Juste avant le vote final, le département nous informe que la volonté d'opposer un contre-projet à l'initiative 146 n'est plus à l'ordre du jour.

Les socialistes regrettent cette position, dans la mesure où le Conseil d'Etat prend le risque de voir le peuple accepter cette initiative.

Dans un tel contexte, que compte faire ce dernier ? Proposer un projet de loi avec les dispositions de l'initiative 146 ou alors compte-t-il faire fi de la volonté populaire ?

C'est pourquoi les socialistes appellent de leurs vœux le dépôt d'un contre-projet visant à atténuer la portée des dispositions contenues dans l'initiative 146.

Au bénéfice de ce qui précède, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre les conclusions de ce rapport de minorité.