

Date de dépôt: 16 mars 2004

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil la motion de MM. Jean-Marc Odier, Thomas Büchi et Jacques Jeannerat engageant le Conseil d'Etat à orienter les Transports publics genevois (TPG) sur le financement des prochains contrats de prestations

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

En date du 31 janvier 2003, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1504 ci-annexée.

Le contrat de prestations 2003–2006 (ci-après le contrat) entre la République et canton de Genève (ci-après l'Etat) et les Transports publics genevois (ci-après TPG) a été adopté par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2002, puis ratifié par le Grand Conseil le 31 janvier 2003.

L'annexe 8/1 du contrat expose le plan financier pluriannuel 2003–2006. Il ressort de ce document que le rapport entre le produit des recettes des TPG, duquel sont déduites les diverses contributions (fédérales, cantonales et communales notamment) et les charges d'exploitation est de 40 % environ. Ce taux de couverture est constant sur toute la durée du contrat.

Le produit des TPG, comme indiqué dans l'annexe 8/1 du contrat se décompose comme suit :

- 40 % proviennent des recettes propres;
- 55 % correspondent à la contribution de l'Etat de Genève en sa qualité d'autorité organisatrice;
- 5 % représente les autres contributions (Confédération, communes).

Le rapport entre les différentes contributions est également constant sur la durée du contrat. Le taux de contribution de l'Etat en sa qualité d'autorité organisatrice n'est donc pas très éloigné du taux demandé par les motionnaires.

2. Pistes pour améliorer le taux de couverture

Afin d'augmenter encore le taux de couverture et ainsi diminuer les contributions publiques, une des solutions envisageables consiste à agir sur les produits propres liés à l'exploitation afin d'en augmenter la part.

Les adaptations des tarifs des transports publics sont initiées soit par la Confédération pour certains titres, soit par le canton pour les autres, sur demande des opérateurs de transport. L'Etat a la faculté de décider de ne pas augmenter les tarifs et d'imposer ses vision aux opérateurs moyennant le versement annuel d'une indemnité correspondante. Ainsi, à deux reprises, soit en 1999 et en 2001, les partenaires Unireso, dont les TPG, auraient dû augmenter leurs tarifs. Ces augmentations n'ont toutefois pas été répercutées, à la demande de l'Etat. Cette approche, alors demandée par le Grand Conseil, reposait sur la volonté d'inciter à l'utilisation plus soutenue des transports publics. La hausse des tarifs du 1^{er} janvier 2004 est intégrée dans le plan financier. Elle va permettre de diminuer les indemnités allouées aux opérateurs pour compenser les précédents gels de hausses décrits ci-avant. L'Etat dispose là d'un levier qu'il s'agit cependant de manipuler avec précautions.

Une étude a été lancée sous l'égide de l'Etat et d'Unireso afin d'analyser l'élasticité de la demande selon différents scénarii tarifaires dans le contexte de Genève. Les conclusions, qui seront présentées avant l'été 2004, devraient permettre à l'Autorité d'évaluer plus précisément encore le tarif optimal, afin de gagner de nouveaux clients. A noter que les études déjà disponibles sur ce sujet montrent que la qualité de l'offre (vitesse commerciale, respect des horaires, cadences) influence davantage le comportement de la clientèle que la tarification.

Une autre solution consiste à augmenter fortement la fréquentation, au-delà des projections établies, déjà très volontaristes, afin qu'elle couvre au mieux la hausse des coûts engendrée par le développement quantitatif de l'offre. A cet effet, de nombreux efforts sont entrepris, notamment sur le plan de la communication et de la promotion, de la vente, de l'amélioration des conditions de circulation – fluidité du trafic, modernisation de la signalisation lumineuse –, ainsi que de la qualité de l'offre, aussi bien en terme de fréquences qu'en capacité des véhicules (mégabus).

L'office des transports et de la circulation (ci-après l'OTC) a mis en place un système de suivi « Qualité » du contrat, afin d'être à même de mesurer et de contrôler la performance des prestations demandées au regard des objectifs fixés. La méthode a été approuvée par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 25 juin 2003. L'élaboration du système a entraîné la construction de 15 familles d'indicateurs clés mesurant la performance du contrat de prestations 2003-2006, qui permettent un suivi périodique (mensuel par exemple) des paramètres clés du contrat. Dans ces indicateurs se retrouvent les taux de couvertures, tant au niveau global qu'au niveau de l'exploitation uniquement. La présence de ces indicateurs permet donc un suivi précis de l'évolution des taux de couverture, démontrant par là, l'intérêt que porte l'Etat à la question du taux de la contribution qu'il apporte aux TPG tout comme aux autres opérateurs de transport d'ailleurs.

Si les pistes énoncées ci-dessus ne suffisent pas pour obtenir un taux de couverture de 50 %, d'autres solutions devraient être envisagées en temps opportun, après étude, avec tous les partenaires concernés. Il faut cependant relever que des mesures telles que hausse massive des tarifs ou compression drastique des dépenses de fonctionnement des TPG sont de nature à avoir des effets contraires à ceux recherchés en induisant une diminution de la fréquentation ou une baisse de l'offre.

3. Conclusion

Le taux de contribution actuel global de l'Etat, de 55 %, n'est pas très éloigné de celui demandé par les motionnaires. Afin d'assurer un meilleur suivi du financement des TPG et une augmentation de ses produits propres, l'Etat a mis en place des indicateurs de suivi très rigoureux et les tarifs ont été adaptés au 1^{er} janvier 2004. Par ailleurs, la réflexion se poursuit quant au tarif optimal. A ce propos, il convient de relever que dans la perspective du contrat de prestations 2007-2010, une communauté tarifaire sur la totalité du bassin franco-valdo-genevois est à l'étude. Dès lors, Genève ne serait plus seule à fixer les coûts de ses transports publics, ce qui pourrait avoir une incidence sur le montant de la contribution de l'Etat.

Le Conseil d'Etat entend rechercher avec les partenaires concernés toutes les possibilités de restreindre le taux de contribution de l'Etat à 50 % des produits totaux des TPG. Cas échéant, il proposera au Grand Conseil, dans le cadre du plan directeur du réseau des transports publics, plusieurs variantes en vue de l'élaboration du contrat de prestations.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Robert Cramer

Annexe : texte de la motion

Secrétariat du Grand Conseil**M 1504***Proposition présentée par les députés:**MM. Jean-Marc Odier, Thomas Büchi et
Jacques Jeannerat**Date de dépôt: 26 novembre 2002**Messagerie***Proposition de motion****engageant le Conseil d'Etat à orienter les Transports publics genevois (TPG) sur le financement des prochains contrats de prestations**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
considérant :

que les recettes des TPG budgétisées dans le cadre du contrat de prestations 2003-2006 présentent une augmentation de taux plus importante de la contribution de l'Etat que celle du produit des transports

invite le Conseil d'Etat

à exiger des Transports publics genevois que les budgets du contrat de prestations 2007-2010 présentent un taux de contributions de l'Etat ne dépassant pas 50 % des produits totaux.