

*Date de dépôt: 5 avril 2006*

*Messagerie*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :**

- a) P 920-B      Pétition contre les TPG**
- b) P 1169-B    Pétition pour des TPG gratuits dès maintenant  
pour les élèves âgés de moins de 6 ans et pour la  
possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves âgés  
de moins de 12 ans**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 11 juin 1993, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition P 920 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des transports du 14 mai 1993. En date du 2 décembre 1999, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition P 1169 ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 1<sup>er</sup> septembre 1999.

### **Préambule**

Les pétitions P 920 et P 1169, bien que déposées dans un intervalle de 6 ans, ont le même objet, raison pour laquelle il y est répondu par un seul rapport.

Par ces deux pétitions, la Société pédagogique genevoise (ci-après SPG) se plaint des tarifs appliqués par les Transports publics genevois (ci-après TPG) dans le cadre des sorties scolaires.

En substance, le tarif des TPG prévoit que les transports sont gratuits pour les enfants de moins de 6 ans. Toutefois, cette gratuité n'est applicable que pour un maximum de 4 enfants accompagnant une personne majeure. Si le

nombre d'enfants par accompagnant est plus grand, alors ceux-ci payent le demi-tarif.

Les deux pétitions demandent également aux TPG d'examiner la possibilité de mettre en place un système simple d'obtention de billets collectifs et que la gratuité du transport soit accordée à terme, tant à l'accompagnant qu'aux enfants de moins de douze ans.

Dans son rapport sur la pétition P 920, la commission des transports relevait le système utilisé par la Ville de Genève et la commune de Meyrin, qui avaient acquis à un prix forfaitaire un déplacement aller-retour en moyenne par classe, de niveaux infantine et primaire, et par année. La commission recommandait la mise en place d'un tel système, qui serait financé par l'Etat pour toutes les classes de ces niveaux.

Les conclusions du rapport de la commission des pétitions sur l'objet P 1169 sont sensiblement les mêmes. Trois recommandations étaient formulées au terme du rapport :

- recourir aux ressources budgétées par les TPG pour leurs campagnes de promotions afin de compenser la diminution des recettes;
- ne pas mettre en service des véhicules supplémentaires lors des transports des classes;
- imposer un nombre suffisant d'accompagnants pour garantir la sécurité des enfants.

### **Situation actuelle**

La position des TPG n'a pas évolué depuis les auditions de M. Christoph Stucki, alors directeur général, par la commission des pétitions.

La limite de 4 enfants gratuits par accompagnant est liée à une volonté de garantir la sécurité des usagers, tant des enfants eux-mêmes que des autres passagers.

En effet, il est évident que si 4 enfants de 0 à 6 ans voyagent avec un adulte, ceci n'est pas de nature à causer un risque de surcharge d'un véhicule et par conséquent aucune mesure spéciale ne doit être prise par les TPG. Leur surveillance est aussi relativement facile à assumer par l'accompagnant. C'est dans ce contexte et dans ces limites que le tarif prévoit la gratuité du transport pour les moins de 6 ans.

En revanche, si un ou plusieurs groupes d'enfants ou une classe comprenant en moyenne 24 élèves voyagent avec un seul adulte, cela engendre des risques pour le transporteur. La surveillance d'un tel groupe d'enfants en bas âge est en effet délicate pour une seule personne et des

risques existent tant pour la sécurité des enfants que pour les autres passagers, sans parler de la surcharge qui pourrait empêcher ces personnes de monter dans le véhicule.

D'une manière générale, les TPG demandent aux enseignants d'annoncer leurs déplacements une dizaine de jours à l'avance, afin d'identifier les flux. En effet, le réseau ne peut absorber le déplacement de 3 classes en même temps à 8 h du matin au centre ville. Il est alors demandé aux enseignants de retarder le déplacement à 9 h ou de l'échelonner sur plusieurs bus. En cas de journée sportive, par exemple, les TPG injectent sur le réseau des bus supplémentaires, à leurs frais, afin que le reste des usagers ne soient pas empêchés de monter dans les bus momentanément surchargés. Outre les coûts engendrés, il faut encore qu'un ou des véhicules et surtout un ou des conducteurs supplémentaires soient disponibles. En conséquence, il apparaît normal aux TPG que les enfants et leurs accompagnants paient une partie des coûts de leur transport.

Afin de pallier ces problèmes, les TPG, pour leur propre compte depuis 1999, puis depuis 2001 pour le compte d'UNIRESO (communauté tarifaire regroupant les TPG, les CFF et les bateaux des Mouettes), sollicitent systématiquement les communes du canton chaque année après l'échéance d'une année scolaire. Ils leur proposent la conclusion de conventions de transport des enfants scolarisés pour l'année scolaire à venir. Un tarif forfaitaire, calculé sur la base du nombre d'enfants transportés par année scolaire, est appliqué. Certaines communes paient un déplacement annuel par classe, alors que d'autres en financent trois.

A ce jour, treize communes et institutions, représentant 1500 groupes, bénéficient du forfait scolaire. Il semble donc que plusieurs communes ne saisissent pas cette opportunité, malgré un rabais accordé sur ces forfaits de plus de 50% par rapport au tarif standard.

### **Analyse de la situation**

Dans son rapport, la commission des pétitions recommandait que les TPG ne mettent pas en service de bus supplémentaires lors des transports de classes. Selon les TPG, si cette solution est envisageable dans le cadre de la sortie d'une seule classe, il n'en va pas de même lorsque plusieurs classes se déplacent en même temps. En effet, comme déjà évoqué, les usagers habituels pourraient être empêchés de monter dans les véhicules remplis par les élèves ou à tout le moins cela entraînerait un accroissement du nombre de passagers dans les transports de lignes habituelles et réduirait de manière notable le confort et la sécurité des usagers. Pour cette raison, les TPG

demandent aux enseignants de leur communiquer 10 jours à l'avance l'heure du départ et du retour du déplacement afin de mettre en place les mesures adéquates.

La commission des pétitions recommandait également d'imposer un nombre suffisant d'accompagnants pour garantir la sécurité des enfants. Il s'agit de la solution qu'appliquent à l'heure actuelle les TPG, qui n'accordent la gratuité que s'il y a un accompagnant pour 4 enfants de moins de 6 ans. Dans le cas contraire, si la commune où se situe l'école a contracté un accord avec les TPG, le déplacement revient à 2,18 F par personne (22 élèves et 2 accompagnants), soit un rabais de 58 % sur la carte journalière ou 52 % sur un aller-retour. S'il n'y a pas d'accord conclu ou si le nombre de trajets forfaitaires a déjà été utilisé, les enseignants ont la possibilité d'acquiescer auprès des agences Unireso un billet collectif, qui accorde un rabais de 10 %. Il arrive toutefois aussi que les enseignants demandent aux parents de donner à leurs enfants une carte @bonus Unireso pour l'acquisition des billets.

La solution envisagée consistant à demander aux TPG de recourir à leurs ressources pour leurs campagnes de promotion afin de compenser la diminution des recettes n'est pas envisageable, car ces campagnes visent avant tout à conquérir de nouveaux clients. Par ailleurs, on ne peut demander aux TPG d'utiliser les fonds de la promotion pour en réalité subventionner une catégorie d'usagers que seraient les élèves et leurs enseignants. Il faut toutefois relever qu'en cas d'accord avec une commune, le rabais accordé aux classes dépasse les 50 %. En outre, depuis la création d'Unireso, la communication et le marketing se font au nom de tous les opérateurs.

La position des TPG, qui se fonde notamment sur la sécurité et l'accès des usagers dans les véhicules pour justifier des conditions/contraintes spéciales, semble réaliste et pertinente.

Enfin, s'il était demandé aux TPG d'appliquer la gratuité de ces mesures, le canton devrait augmenter l'enveloppe financière qui leur est allouée, en application des dispositions du droit fédéral (Art. 11 de la loi fédérale sur les transports publics, du 4 octobre 1985 - RS 742.40), ce qui représenterait, dans une large mesure, un report sur l'Etat d'une charge actuellement assumée par les usagers et par les communes, report peu souhaitable dans la situation budgétaire actuelle.

A cet égard, il convient de préciser que le coût de la gratuité pour les élèves de moins de 12 ans se déplaçant avec leurs classes est estimé entre 600 000 F et 800 000 F. De cette somme, un montant de l'ordre de 62 000 F est d'ores et déjà pris en charge par les 13 communes et institutions qui bénéficient du forfait scolaire. C'est dire qu'il serait souhaitable que les

communes et autres institutions qui n'utilisent pas encore cette possibilité, recourent aux conventions de transports avec les TPG qui offrent un rabais de plus de 50 % par rapport au tarif standard pour les élèves de moins de 12 ans. Pour rappel, s'il y a un accompagnant adulte pour 4 enfants de moins de 6 ans, ces derniers voyagent gratuitement dans les véhicules TPG.

## **Conclusion**

Pour les raisons évoquées plus haut, et au regard de l'offre spéciale mise à disposition par les TPG pour les transports scolaires, le Conseil d'Etat estime que la situation offerte actuellement par les TPG est satisfaisante. Introduire une telle gratuité engendrerait des indemnités aux opérateurs pour leur manque à gagner et aurait donc des conséquences relativement importantes sur les budgets de l'Etat. Ces sommes s'avèreraient plus judicieusement utilisées dans le cadre du développement de l'offre. Pour le surplus, les offres spéciales proposées par les TPG permettent de répondre de façon adéquate aux demandes des pétitions.

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 :  
Pierre-François Unger

#### Annexes:

*Pétitions P 920 et P 1169*

*Rapport de la commission des transports du 14 mai 1993*

*Rapport de la commission des pétitions du 1<sup>er</sup> septembre 1999*

**Secrétariat du Grand Conseil****P 920***Dépôt : 28 novembre 1991***Pétition  
contre les TPG**

Constatant que :

1. Les TPG n'ont jamais répondu positivement aux demandes réitérées pour une prise en charge facilitée des classes désireuses d'emprunter les transports publics pour leur déplacement ;
2. Les autorités politiques – avec l'accord pratiquement de tous les partis – prônent un recours plus systématique aux transports publics, notamment pour les déplacements urbains ;
3. L'utilisation plus régulière des transports publics passe par un changement de mentalité que l'école pourrait, dans une certaine mesure, susciter auprès des élèves qui seront les adultes de demain,

les enseignants soussignés demandent au Grand Conseil d'intervenir auprès de la direction des TPG et du département de justice et police dont elle dépend, pour qu'à court terme :

- les classes composées d'élèves de moins de 6 ans puissent emprunter gratuitement les TPG ;
- le système des billets collectifs pour les classes soit simplifié (à prévoir : une carte de classe à valider dans un distributeur lors du premier voyage TPG) ;
- l'enseignant voyageant avec sa classe soit exonéré du paiement d'un billet TPG et que l'éventuel adulte l'accompagnant puisse acquitter son billet au prix enfant (à l'instar de la pratique des CFF).

Enfin, les enseignants soussignés souhaitent que le Grand Conseil entre en matière, à plus ou moins long terme, sur le principe de la gratuité du transport des classes enfantines et primaires par les TPG, à charge de négocier au besoin un arrangement financier avec le département de l'instruction publique.

**Secrétariat du Grand Conseil****P 1169***Dépôt : 4 juillet 1997***Pétition****Pour des TPG gratuits dès maintenant pour les élèves  
âgés de moins de 6 ans****Pour la possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves  
âgés de moins de 12 ans**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Vous n'êtes pas sans savoir que les TPG pratiquent la gratuité pour les enfants de moins de 6 ans dans leurs véhicules. Cette règle a cependant une exception. Lorsque des enseignants se déplacent en bus avec leurs élèves âgés de moins de 6 ans, ces derniers doivent payer demi-tarif !

Les parents ne comprennent souvent pas cette « subtilité » et il est parfois difficile d'obtenir de leur part la carte de bus nécessaire. Il faut alors leur expliquer que, lorsque les élèves d'une classe se déplacent tous ensemble, ils prennent de la place. Ce qui, selon les TPG, justifie de faire payer les enfants de moins de six ans. Par contre, si des parents prennent le bus avec leurs enfants et les copains de ceux-ci âgés de moins de six ans, ces derniers ne paieront pas. Cherchez l'erreur ! Cette situation est absurde.

C'est pourquoi nous demandons que, dès la rentrée 1997-1998, la gratuité pour les élèves de moins de six ans soit accordée. Nous demandons également que la possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves de moins de 12 ans soit étudiée, car le rôle de l'école est également d'aller découvrir ce qui se passe à l'extérieur sans que des contraintes financières ne mettent un frein à cette découverte.

**Secrétariat du Grand Conseil**

**P 920-A**

*Dépôt : 14 mai 1993*

## RAPPORT

**de la commission des transports chargée d'étudier la pétition  
contre les TPG**

**Rapporteur : M. Florian Barro.**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La pétition suivante a été déposée le 28 novembre 1991 :

### PÉTITION

**Contre les TPG**

Constatant que :

1. Les TPG n'ont jamais répondu positivement aux demandes réitérées des enseignants pour une prise en charge facilitée des classes désireuses d'emprunter les transports publics pour leur déplacement ;

2. les autorités politiques — avec l'accord pratiquement de tous les partis — prônent un recours plus systématique aux transports publics, notamment pour les déplacements urbains ;

3. l'utilisation plus régulière des transports publics passe par un changement de mentalité que l'école pourrait, dans une certaine mesure, susciter auprès des élèves qui seront les adultes de demain,

— 2 —

les enseignants soussignés demandent au Grand Conseil d'intervenir auprès de la direction des TPG et du département de justice et police dont elle dépend, pour qu'à court terme :

- les classes composées d'élèves de moins de 6 ans puissent emprunter gratuitement les TPG ;
- le système des billets collectifs pour les classes soit simplifié (à prévoir : une carte de classe à valider dans un distributeur lors du premier voyage TPG) ;
- l'enseignant voyageant avec sa classe soit exonéré du paiement d'un billet TPG et que l'éventuel adulte l'accompagnant puisse acquitter son billet au prix enfant (à l'instar de la pratique des CFF).

Enfin, les enseignants soussignés souhaitent que le Grand Conseil entre en matière, à plus ou moins long terme, sur le principe de la gratuité du transport des classes enfantines et primaires par les TPG, à charge de négocier au besoin un arrangement financier avec le département de l'instruction publique.

*Yves Delieutraz*

*Président*

Société pédagogique  
genevoise

14, boulevard Georges-Favon

Case postale 256

1211 Genève 11

N.B. : 800 signatures

### **Auditions des pétitionnaires**

Les représentants des pétitionnaires ont été reçus le 4 février 1992, en présence de MM. Ziegler, conseiller d'Etat chargé du département de justice et police, Brutsch, secrétaire adjoint du département, Stucky, directeur général et Baur, directeur commercial des TPG.

Les représentants soulignent en préambule que le titre de la pétition a été formulé par le secrétariat du Grand Conseil, faute d'en avoir porté un.

Les pétitionnaires se sont exprimés et ont détaillé leur requête en s'appuyant notamment sur les expériences faites dans d'autres cantons et aux CFF.

Certains commissaires n'ont pas manqué d'être étonnés qu'une telle pétition qui concerne des problèmes d'intendance entre le DIP et les TPG, soit issue des milieux d'enseignants de la Société pédagogique genevoise (SPG).

Le « conflit » qui oppose la SPG et la direction de l'enseignement primaire du DIP, d'une part, et l'entreprise des TPG, d'autre part, repose sur une incompréhension des mécanismes de fonctionnement et de financement d'un service public comme les TPG, qu'a malencontreusement envenimé un accident de communication, et qui est donc à l'origine de cette pétition.

Toutefois les différents aspects de cette pétition ont fait l'objet de l'analyse suivante :

### **Pédagogie et transports publics**

Tant la SPG que la direction de l'enseignement primaire mettent en avant le rôle pédagogique que présenterait l'utilisation des transports publics par les classes en déplacement, et qui justifierait un effort financier tout particulier de l'entreprise envers ce vivier de sa clientèle future.

En réalité, il faut bien voir que les transports publics sont un moyen de déplacement individuel ; ils ne sont en principe pas destinés aux transports de groupes qui s'ajoutent à la clientèle ordinaire, ce type de déplacement étant assuré par des cars appartenant à des entreprises privées ou à des services publics (par exemple le service des loisirs de la jeunesse du DIP). Mais il est bien sûr naturel que les TPG soient utilisés aussi pour des déplacements de groupes, particulièrement en dehors des heures de pointe, où une réserve de capacité existe, chaque fois que cela représente la meilleure solution.

Pédagogiquement, c'est avant tout en promouvant l'utilisation des TPG pour des déplacements individuels et par l'exemple de l'ensei-

gnant pour ses propres besoins que l'on peut inculquer aux élèves le réflexe « transports publics », qui n'a que peu à voir avec un transport collectif sous la conduite d'un responsable muni d'un billet collectif.

### **L'accord avec la Ville de Genève**

A la suite de démarches entreprises par le service des écoles de la Ville de Genève, les TPG ont mis au point en mars 1989 des modalités simplifiées pour permettre aux classes enfantines et primaires de cette commune d'utiliser les transports publics :

— la Ville acquiert forfaitement, pour 17 500 F par an, un déplacement aller-retour en moyenne pour chacune de ses quelque 500 classes enfantines et primaires ;

— chaque enseignant reçoit une formule à compléter et à adresser 10 jours avant le transport aux TPG qui la lui retournent munie d'un timbre humide lui donnant valeur de titre de transport.

### **Premières démarches de la SPG**

L'annonce de ces mesures a été saluée par la SPG en mai 1989, qui y a vu une amélioration sensible des conditions de travail des enseignants, tout en souhaitant que les TPG offrent plutôt la gratuité pure et simple des déplacements des classes.

Il y a ici une incompréhension sur le fonctionnement d'un service public comme les TPG. Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un service public qu'une entreprise comme les TPG doit s'affranchir de règles élémentaires de transparence des prestations et du financement et d'égalité de traitement entre ses clients. En d'autres termes, les TPG (comme d'autres services publics) offrent des prestations selon un tarif, et non selon leur bon plaisir ou leur sympathie pour le client ou son motif du déplacement ; c'est en vertu d'un tel principe que, dès 1986, par exemple, les départements de l'Etat n'ont plus bénéficié d'abonnements qui étaient auparavant mis gratuitement à leur disposition.

Des conditions particulières pour des déplacements collectifs font en revanche pleinement partie de ces prestations ; c'est ainsi que l'entreprise émet des billets collectifs qui comprennent un rabais de 15 % par rapport à la somme des billets individuels du groupe. Les TPG ont développé ces dernières années leur clientèle dans ce domaine

(congrès, etc.). L'objet des discussions avec la Ville de Genève, la SPG ou la direction de l'enseignement primaire est donc de mettre sur pied les conditions d'un titre de transport adapté aux besoins des déplacements de classes d'école.

### La généralisation au canton

Entre avril et octobre 1989, les TPG et la direction de l'enseignement primaire ont négocié la prise en charge par le DIP, dès le budget 1991, d'un déplacement aller-retour par classe en moyenne pour l'ensemble du canton dans des conditions analogues à l'accord passé avec la Ville de Genève, soit pour un prix forfaitaire.

Cet accord ne s'est cependant jamais concrétisé, pour plusieurs raisons :

— la direction de l'enseignement primaire n'acceptait pas pour elle-même le prix forfaitaire de 35 F par classe fixé avec la Ville de Genève et ne voulait pas devoir payer plus de 30 F par classe (alors même qu'un accord applicable à tout le canton ne se limite pas au seul réseau urbain mais inclut le réseau régional) ;

— la situation budgétaire n'a probablement plus permis de mettre en place une telle dépense nouvelle (typique d'un mode de pensée révolu où l'on fait supporter de manière forfaitaire par le budget de l'Etat une dépense pour éviter l'effort de l'assumer directement dans les seuls cas où elle est utilisée) ;

— au surplus, une solution revenait à faire payer par le canton une charge et déjà acceptée par la Ville de Genève et susceptible d'être également prise en charge par d'autres communes.

### Les demandes de 1991

Les modalités de la commande individuelle de billet collectif normal aux TPG, qui restait en dehors de la Ville de Genève la seule solution en l'absence d'un accord, ainsi qu'un incident avec un enseignant de la Ville qui avait circulé avec sa classe un autre jour que celui annoncé sur la demande (sans prendre la peine d'informer les TPG de ce report) ont amené la SPG à demander aux TPG, en juin 1991 :

— la gratuité pour l'enseignant, le tarif enfant pour d'éventuels autres adultes accompagnants ;

— la possibilité de valider le billet au distributeur (plutôt que l'annonce d'une date avec une démarche à faire en cas de report dû par exemple à la météo).

Cette demande n'est malencontreusement jamais parvenue aux TPG, qui n'y ont dès lors répondu qu'en octobre 1991 en réponse à une lettre de la direction de l'enseignement primaire renouvelant et appuyant la demande de la SPG ; cette réponse était par ailleurs négative en se référant à la question de principe soulevée en 1989 alors que la SPG posait en réalité avant tout un problème de modalités.

La pétition de la SPG de novembre 1991 doit être restituée dans le contexte de ce dialogue de sourds qui venait envenimer une divergence de conception importante sur le rôle et le fonctionnement du service public. Cette pétition comporte trois demandes à court terme et une demande à long terme :

1. La gratuité du transport collectif pour les classes d'élèves de moins de 6 ans.
2. La simplification du billet collectif par la validation au distributeur.
3. La gratuité pour l'enseignant voyageant avec sa classe et le tarif enfant pour un autre adulte accompagnant.
4. L'entrée en matière sur la gratuité du transport des classes, sur la base éventuellement d'un arrangement financier avec le département de l'instruction publique.

### Les propositions d'améliorations

Les TPG ont cherché à rendre plus simple et plus avantageux le déplacement des classes. C'est ainsi qu'ils ont conçu le projet de commercialiser des blocs de billets collectifs à valider dans le distributeur valables entre 8 h 30 et 16 h 30 pour toute la classe (enseignant et accompagnant compris jusqu'à 27 personnes).

Cette proposition a cependant échoué sur des divergences de tarif :

<i>Bloc de 5 billets collectifs</i>	<i>Proposition TPG</i>	<i>Direction enseignement primaire</i>
Réseau urbain	160 F	130 F
Réseau régional	180 F	150 F

— 7 —

La direction de l'enseignement primaire fondant sa contreproposition sur la démonstration du chiffre d'affaires supérieur qui résulterait pour les TPG d'un nombre de déplacements collectifs plus nombreux à un prix moindre, les TPG ont proposé d'accepter ces chiffres pour autant que la direction de l'enseignement primaire garantisse le montant présumé de 121 500 F de recettes par an (et s'engage à verser la différence le cas échéant). La direction de l'enseignement primaire a toutefois décliné cette proposition.

### Conclusion

A l'heure actuelle, le système mis en place avec la Ville de Genève fonctionne toujours à satisfaction ; un accord identique a été conclu avec la Ville de Meyrin et est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993.

L'entreprise des TPG a proposé un système de nouvelles modalités du billet collectif pour les classes de l'enseignement primaire et infantin qui répond à tous les besoins pratiques soulevés par les enseignants et qui se substituerait à l'indemnisation forfaitaire par les communes.

Un accord général n'a pas été possible sur cette proposition en raison de l'attitude de la direction de l'enseignement primaire, qui marchandait systématiquement le prix des prestations qu'elle demande (30 F au lieu de 35 F en 1989, 130 F et 150 F au lieu de 160 F et 180 F en 1992).

Lors de la séance du 2 mars 1993, après un tour de table, la commission des transports a passé au vote et propose au Grand Conseil, par 10 voix, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat avec recommandation d'accepter le tarif suggéré par les TPG.

ANNEXE 4

**Secrétariat du Grand Conseil****P 1169-A**

*Date de dépôt: 1<sup>er</sup> septembre 1999*  
*Messagerie*

**Rapport**

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition  
« Pour des TPG gratuits dès maintenant pour les élèves âgés  
de moins de 6 ans  
Pour la possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves âgés  
de moins de 12 ans »**

**Rapporteur: M. Jean-Marc Odier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1169 lors de ses séances des 24 novembre 1997, 1<sup>er</sup> décembre 1997 et 5 janvier 1998, sous la présidence de M<sup>me</sup> Mireille Gossauer-Zurcher, puis le 5 juillet 1999 sous la présidence de M. Louis Serex.

## **Pétition**

**(1169)**

**Pour des TPG gratuits dès maintenant pour les élèves âgés de moins de 6 ans**

**Pour la possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves âgés de moins de 12 ans**

*Mesdames et*

*Messieurs les députés,*

*Vous n'êtes pas sans savoir que les TPG pratiquent la gratuité pour les enfants de moins de 6 ans dans leurs véhicules. Cette règle a cependant une exception. Lorsque des enseignants se déplacent en bus avec leurs élèves âgés de moins de 6 ans, ces derniers doivent payer demi-tarif !*

*Les parents ne comprennent souvent pas cette « subtilité » et il est parfois difficile d'obtenir de leur part la carte de bus nécessaire. Il faut alors leur expliquer que, lorsque les élèves d'une classe se déplacent tous ensemble, ils prennent de la place. Ce qui, selon les TPG, justifie de faire payer les enfants de moins de six ans. Par contre, si des parents prennent le bus avec leurs enfants et les copains de ceux-ci âgés de moins de six ans, ces derniers ne paieront pas. Cherchez l'erreur ! Cette situation est absurde.*

*C'est pourquoi nous demandons que, dès la rentrée 1997-1998, la gratuité pour les élèves de moins de six ans soit accordée. Nous demandons également que la possibilité d'élargir cette gratuité aux élèves de moins de 12 ans soit étudiée, car le rôle de l'école est également d'aller découvrir ce qui se passe à l'extérieur sans que des contraintes financières ne mettent un frein à cette découverte.*

*Société pédagogique genevoise*

## Auditions

### *Auditions des pétitionnaires*

*M. Georges Pasquier, président de la Société pédagogique genevoise (SPG), MM. Didier Bonny et Jean-François Monnin, membres de la SPG*

En 1989 déjà, une pétition semblable était déposée par la Société pédagogique genevoise. Quatre ans plus tard, dans sa séance du 14 mai 1993, le Grand Conseil refusait d'accéder à la demande des pétitionnaires.

Depuis, malgré les négociations entre les TPG et le DIP, le problème reste entier. Lorsque les enfants de moins de 6 ans se déplacent en classe d'école avec les TPG, ils sont soumis au demi-tarif. Mais, lorsqu'ils se déplacent à titre privé, accompagnés de leurs parents, ils bénéficient de la gratuité. Le système appliqué est donc incohérent et limite les possibilités de faire découvrir Genève aux enfants. Par ailleurs, selon les directives du DIP, pour des enfants de moins de 6 ans, il n'est pas autorisé de demander annuellement plus de 9 F de participation aux parents pour organiser des sorties.

A la suite du dépôt de cette pétition, une correspondance s'est engagée entre la SPG et le DJPT, les arguments des TPG n'arrivant néanmoins pas à convaincre les pétitionnaires. Selon ces derniers,

- le problème de sécurité soulevé par les TPG n'est pas justifié : un enseignant arrive facilement à maîtriser une classe ;
- le système de billet collectif est compliqué, n'accorde que 10 % (15 % selon les TPG) de réduction et n'est pas pratique, notamment lors d'annulations en cas de mauvais temps ;
- la nécessité de réservation exigée par les TPG est injustifiée car les classes circulent sur les lignes et aux horaires existants ;
- ces déplacements n'imposent pas l'engagement momentané de moyens supplémentaires et n'augmentent par conséquent pas les coûts des TPG.

### *Audition de M. Bernard Gmür, directeur à la direction générale de l'enseignement primaire*

Rappelant que cela fait dix ans que le problème perdure sans qu'une solution satisfaisante n'ait pu être trouvée, M. Gmür informe la commission que les TPG ont proposé en août dernier la création d'un groupe de travail, mais que pour l'heure rien n'a vu le jour.

Enumérant les moyens de déplacement disponibles pour les enseignants, M. Gmür estime que recourir aux voitures des parents comporte de nombreux inconvénients ; manque de disponibilité des parents, surcharge du trafic, pollution, absence d'éducation des enfants à l'utilisation des transports publics. Les minibus du DIP sont peu nombreux, mais leur utilisation est néanmoins très appropriée pour des transferts vers les piscines. Acheter de nouveaux véhicules et engager des chauffeurs serait très coûteux.

Les TPG sont le meilleur moyen de déplacement pour plusieurs raisons, notamment l'éducation des enfants à utiliser les TPG et par la suite, la fidélisation de cette clientèle. D'autre part, les classes d'écoles empruntent les TPG dans des heures de moindre affluence, après 8h30 et avant 16h30. Elles ne surchargent par conséquent pas le réseau.

Concernant l'étonnement de certains commissaires sur la faible importance de la participation financière des parents, il est vrai que les montants varient selon les âges et que la somme pour une famille ayant plusieurs enfants peut peser dans un budget. Il doit y avoir égalité entre les différents milieux sociaux et si l'on demande trop aux parents, certains pourront suivre, d'autres pas.

A la question d'une députée sur l'existence d'une directive sur le nombre d'accompagnants lors de déplacements, M. Gmür fait savoir qu'une classe nécessite au minimum deux accompagnants.

### ***Audition des Transports Publics Genevois***

*M. Christophe Stücki, directeur général des TPG, M. Hirsig, directeur commercial des TPG*

M. Stücki met en évidence certains points de la loi fédérale sur les transports publics. Il est mentionné entre autres qu'il doit y avoir égalité de traitement, mais aussi que des facilités tarifaires peuvent être demandées par le canton (AVS, enfants jusqu'à 16 ans). Dans ce cas, les entreprises de transports doivent être intégralement indemnisées.

Il est à noter d'ailleurs que Genève est le seul canton où l'ensemble du coût des transports publics est pris en charge par le canton. Dans les autres cantons, les communes prennent en charge une bonne partie du coût de l'offre de base. A Zürich, les communes paient le 50 %.

Le problème principal se situe au niveau de la sécurité. Les TPG n'ont en principe pas le droit de transporter des élèves sans un nombre d'accompagnants suffisants. La norme d'un accompagnant pour quatre enfants de moins de six ans a été définie arbitrairement. Au-delà, un adulte seul ne peut surveiller les enfants, à moins qu'ils ne soient assis. Dans ce cas, cela nécessite d'engager un véhicule supplémentaire, d'où des coûts supplémentaires directs.

M. Hirsig explique qu'à la suite de la première pétition, les TPG négocient des conventions avec des communes sur la base d'estimations annuelles des besoins en transports des écoles. Le forfait négocié dans la convention est facturé en fin d'année aux communes. Le système est pratique, simple et offre une large flexibilité. Il existe une telle convention avec la Ville de Genève pour les restaurants scolaires ainsi que pour une course par classe par année.

Accorder la gratuité aux élèves pourrait créer un précédent, et ouvrirait la porte à une quantité de requêtes similaires pour d'autres catégories de personnes. Les décisions risqueraient d'être jugées discriminatoires.

## **Discussion**

Les commissaires n'arrivent pas à se convaincre que le problème principal se situe réellement au niveau de la sécurité. S'il est vrai que le transporteur est responsable de la sécurité de ses passagers, il ne peut être tenu responsable du comportement de ces derniers. On peut imaginer qu'en cas d'accident du véhicule, les passagers sont effectivement moins exposés en position assise. En revanche, le risque d'accident des enfants dans un véhicule pourrait tout autant, si ce n'est plus, survenir en raison de leur comportement agité, en particulier à proximité des portes ou des plaques tournantes des véhicules articulés.

Or, la règle prévoit qu'un enseignant seul peut surveiller une classe de vingt enfants à partir du moment où ces derniers sont assis. Dans ce cas, et compte tenu de la configuration dispersée des sièges, il paraît bien difficile pour l'accompagnant de surveiller correctement les enfants et d'être en mesure de les empêcher de commettre une bêtise. La sécurité n'est ainsi pas meilleure, peut être même moins bonne, que si les enfants étaient debout confinés à l'arrière du véhicule. Cependant la norme de sécurité est conforme pour les TPG.

L'égalité de traitement évoquée ne saurait être un argument défavorable à la cause des pétitionnaires puisque la situation actuelle présente une inégalité flagrante.

Les commissaires sont acquis au fait que la diminution de recettes pour les TPG que représenterait la gratuité aux écoles est la raison fondamentale du refus des TPG. La comparaison avec les autres cantons du taux de participation des communes n'est à elle seule pas suffisante pour évaluer la situation. En effet, on ne peut ignorer d'autres critères de comparaison, comme le montant de la subvention cantonale (155 mio) et la péréquation fiscale entre le canton et ses communes.

Les conventions avec les communes représentent des recettes dont les TPG ne souhaitent légitimement pas se priver. Si les TPG mettent des véhicules supplémentaires en route lors de réservations pour respecter la norme de sécurité du transport des classes, les recettes des conventions ne couvrent pas les coûts de ces services (20 enfants x 1,50 F = 30 F). A ce tarif, chaque véhicule supplémentaire engagé est gravement déficitaire. Dans la réalité, et selon les observations de la SPG, les classes empruntent les lignes aux horaires prévus sans qu'il ne soit mis en service de moyen supplémentaire.

Dans une cité confrontée aux problèmes de circulation et dans laquelle les habitudes sont à la voiture, il est nécessaire de promouvoir des alternatives aux moyens de déplacement. Cette promotion doit être incitative, et dans ce sens, les députés sont convaincus de l'importance d'éduquer en tout premier lieu nos enfants. En effet, il est certainement plus difficile de modifier les habitudes des personnes actives que d'inculquer les bons réflexes à nos jeunes.

Aucune des parties auditionnées n'a pu formuler une estimation financière du montant global annuel que représentent les transports des écoles primaires. Toutefois, le rapport P 920-A énonce le montant discuté en 1991 entre les TPG et le DIP, soit 121 500 F. Comme base d'évaluation et sachant que le canton compte 1500 classes primaires, avec une moyenne de 20 élèves par classe à 2 F en moyenne, trois déplacements aller et retour pour l'ensemble des classes représenteraient un montant de 180 000 F.

Ce montant représentant le coût d'une action de type promotionnelle, il pourrait être fait recours aux ressources budgétaires prévues dans le cadre de la nouvelle « campagne d'image » (400 000 F), comme cela avait déjà été suggéré dans les résolutions R 377 et R 380 sur le plan directeur 1999-2002 du réseau cantonal des Transports publics genevois.

Concernant la sécurité, l'accompagnement devrait faire l'objet de directives fixant le nombre minimum d'accompagnants pour assurer une bonne surveillance dans les déplacements. Dans de bonnes conditions de surveillance, la sécurité que requièrent des déplacements en transports publics doit pouvoir être obtenue sans que l'entreprise de transports ne soit obligée de mettre des véhicules supplémentaires en route.

En conclusion, les députés se déclarent favorable à une large majorité, 7 oui, (1 AdG, 1 DC, 1 L, 2 R, 2 S) contre 1 non, (L) à l'objet de la pétition et formulent les recommandations suivantes :

- recourir aux ressources budgétées de la « campagne d'image » des TPG pour compenser la diminution de recettes ;
- ne pas mettre en service des véhicules supplémentaires lors de transports de classes ;
- imposer un nombre suffisant d'accompagnants afin d'assurer la sécurité.

Ainsi, la Commission des pétitions vous propose, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.