

Date de dépôt : 1er novembre 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations 2011-2014 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Rapport de majorité de M. François Gillet (page 1)

Rapport de minorité de M. Jacques Jeannerat (page 108)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a consacré six séances à l'examen du PL 10699. Les auditions et les débats y-relatifs se sont déroulés le 31 août, les 7, 14 et 28 septembre, ainsi que les 5 et 12 octobre 2010, sous la présidence de M. Alain Meylan.

M^{me} Rebecca Dougoud, directrice à la DGM, M. Fabrice Etienne, chef de service à la DGM, M. David Favre, secrétaire général adjoint au DIM, ainsi que M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat en charge de la mobilité, ont assisté aux travaux de la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus avec précision par M. Julien Siegrist que nous remercions vivement.

1. Préambule

Rappelons que le nouveau contrat de prestations des TPG s'inscrit dans le cadre du Plan directeur des transports collectifs 2011-2014. Ce dernier a été partiellement modifié suite à l'adoption par le Grand Conseil de la R 609. La nouvelle version a été présentée à la commission le 29 juin 2010.

2. Présentation du nouveau contrat de prestations par le département

Avant la présentation des principaux éléments du nouveau contrat de prestations, la conseillère d'Etat tient à insister sur plusieurs points :

- la concrétisation du plan directeur des transports collectifs a un coût. D'importantes discussions ont eu lieu avec les TPG et au sein du Conseil d'Etat afin de déterminer des priorités. Malgré le fait que plusieurs postes ont été réduits, il a encore fallu procéder à des arbitrages afin de s'approcher de la limite des 50% de subventions publiques, souhaitée par le Grand Conseil. Résultat : l'objectif de 37% d'augmentation de l'offre a été réduit à 35%;
- les invites de la résolution 609 ont été prises en compte. Notamment, la desserte dans les ZI a été augmentée et les lignes de bus qui ont prouvé leur utilité depuis longtemps ont été reprises dans l'offre de base des TPG. D'autre part, les lignes de tram en construction actuellement vont entrer en service et, sur tout le réseau, les cadences et les fréquences vont être augmentées. Cela représente un saut qualitatif et quantitatif très important ;
- pour financer cet important accroissement de l'offre, il est prévu une augmentation substantielle de la subvention cantonale. Celle-ci sera toutefois limitée à 15 millions de francs pour 2011 et à 10 millions pour les trois années suivantes. Une augmentation des tarifs est également prévue, suivant en cela les hausses intervenues dans le domaine des transports publics au niveau fédéral. Il est précisé que l'augmentation prévue des tarifs est tout de même limitée et que le Conseil d'Etat a marqué sa volonté de ne pas toucher aux tarifs des abonnements, notamment des abonnements juniors ;
- compte tenu des différentes cautions qu'il a fallu prendre compte, notamment au niveau financier, et des principaux objectifs à atteindre, ce contrat de prestations apparaît comme le meilleur possible. Il est enfin fait remarquer à la commission que ce nouveau contrat de prestations consacre un changement d'échelle, en prenant en considération l'aspect régional des transports publics.

Les collaborateurs du département passent ensuite à la présentation détaillée du nouveau contrat de prestations (voir annexe 2). Celle-ci débute par un bilan partiel du contrat de prestations 2007-2010. Il en ressort pour l'essentiel les éléments suivants :

- il est déjà acquis que l'objectif de +25% d'offre, par rapport à 2006, ne sera pas atteint ; puisqu'il devrait atteindre +22%. Cela s'explique par le report de la mise en service de la ligne complète (en direction du CERN) du TCMC, initialement prévue pour décembre 2009 et finalement opérationnel pour mai 2011. Toutefois, en se basant sur l'année 2002, on atteint l'objectif de +50% d'offre à fin 2010. Globalement et sur l'ensemble des deux contrats, la cible est donc atteinte ;
- pour ce qui est de la fréquentation, les résultats sont au-dessus des objectifs fixés dans le contrat de prestations ;
- s'agissant de la vitesse commerciale, l'objectif est plus difficile à atteindre en raison notamment des nombreux travaux qui ont lieu essentiellement au centre ville mais également en périphérie. Les TPG ont atteint leurs objectifs lors des deux premières années mais en 2009, ça n'a pas été possible et ce sera vraisemblablement aussi le cas pour 2010 ;
- pour ce qui est du ratio de contribution, on est moins dans la cible en 2010 car les recettes sont en baisse malgré une augmentation des abonnements vendus. C'est en fait la recette unitaire par déplacement qui baisse, alors que la fréquentation augmente, car davantage d'utilisateurs ont compris qu'il valait mieux acheter un abonnement plutôt qu'une multitude de billets ;
- il est également rappelé qu'entre 2002 et 2009, nous avons assisté à une très forte progression du nombre d'habitants et d'emplois à Genève, mais aussi de la mobilité transfrontalière qu'elle provienne de France voisine ou du canton de Vaud. Cette tendance se poursuit et les projections à l'horizon 2020 tablent sur une continuation de ce dynamisme, tant sur le canton que sur l'agglomération.

S'agissant des principales évolutions du nouveau contrat de prestations, il est relevé que :

- l'offre de transport commandée aux TPG passe de 2,5 milliards de places kilomètre (PK) actuellement à 3,3 milliards PK entre 2010 et 2014 ; soit une augmentation de l'offre de l'ordre de 35%. Comme le Conseil d'Etat s'y est engagé, le développement de l'offre se poursuit à un rythme très soutenu. Il est toutefois précisé que la plus grande partie de ces 35%, soit près des 3/4 (considérés comme incompressibles), est liée à des décisions

qui ont déjà été prises en matière de desserte ou de développement de l'offre. Par exemple, les lignes du TCMC et du TCOB sont en construction et il s'agit évidemment d'y faire circuler des trams. Il est précisé que ces deux lignes de trams seront complètement en fonction dès début 2012. D'autre part, de nouveaux quartiers sont aussi en chantier ou seront partiellement opérationnels durant ce contrat de prestations, et il s'agira également de les desservir. La part restante, correspondent aux demandes formulées par les communes, notamment une augmentation des fréquences sur le réseau régional et la prise en charge par le canton de l'offre complémentaire. Il s'agit de lignes ouvertes à l'initiative des communes et qui ont prouvé qu'elles répondaient à une réelle demande. Aujourd'hui, il est juste qu'elles soient intégrées à l'offre de base et prise en charge par le canton ;

- concernant les demandes provenant du Grand Conseil, notamment l'augmentation de la desserte dans les ZI et ZA ainsi que le ratio de contribution cantonal de 50%, il est précisé que, malgré les choix qu'il a fallu opérer, la cible des 50% est difficile à atteindre ;
- pour ce qui est de l'offre de transport, les évolutions majeures concernent donc les trams, même si le réseau des trolleybus n'est pas en reste, de même que les lignes d'autobus urbaines et secondaires qui connaissent une forte progression ;
- par ailleurs, il a été décidé de supprimer le réseau Proxibus, sauf dans le Mandement où il participe à l'offre de base. Cette prestation a été supprimée, car elle est très onéreuse et le retour sur investissement est assez faible. A l'inverse, l'offre complémentaire, auparavant financées par les communes, a été intégrées à l'offre de base. Cette option, qui va dans le sens d'accroître l'offre de base sur les lignes secondaires et régionales, représente environ 3 millions de francs supplémentaire pris en charge par le canton.

Un certain nombre d'aspects plus précis, concernant les lignes, les investissements ou les charges et les produits d'exploitation des TPG, sont également mis en évidence :

- au sujet des principaux changements prévus sur le réseau de tram, pour la période 2011-2014, il est précisé que :
 - la ligne du TCMC sera mise complètement en service jusqu'au CERN au mois de mai 2011. Une première étape est prévue dès décembre 2010 avec des terminus provisoire à Coutance et aux Avanchets ;

- en décembre 2011, le TCOB sera également mis en service et c'est à ce moment-là que le système d'exploitation à 3 lignes sera mis en place sur l'ensemble du réseau ;
 - dans un second temps, dès décembre 2012, les lignes 12, 13 et 14 verront leurs fréquences augmenter ;
 - en décembre 2013, le prolongement du TCOB jusqu'à Bernex-Vailly sera effectif.
- Pour ce qui est du réseau trolleybus, les précisions suivantes sont apportées :
- l'offre concernant les trolleybus est globalement plus faible que celle escomptée, il y a plusieurs mois, lors de l'élaboration du plan directeur ;
 - le développement de l'offre envisagé sur la rive gauche en direction de Mica a été reporté à l'horizon 2015, compte tenu du retard pris dans la réalisation de ce nouveau quartier ;
 - avec la mise en service du TCOB, en décembre 2011, toutes les lignes de trolleybus de ce secteur seront modifiées, avec de nouveaux terminus à Onex et aux Eaux-Vives et une amélioration de la fréquence. Plus tard, fin 2012 et fin 2013, des prolongements sont prévus jusqu'à Cressy et jusqu'à la ZI de la Tuillière.
- Concernant les lignes urbaines d'autobus, les éléments suivants sont mis en évidence :
- une augmentation générale des fréquences est prévue et des modifications de lignes permettront de disposer d'un réseau cohérent ;
 - la ligne 5 verra sa fréquence augmenter de façon significative afin d'améliorer la desserte de l'aéroport ;
 - les lignes 22 et 23, qui sont des lignes transversales demandées par les députés, vont passer à des fréquences acceptables ;
 - le tracé de la ligne 5 va changer. Elle ne desservira plus l'hôpital mais Sous-Moulin ;
 - la ligne 9 ainsi que la ligne 21 seront prolongée ;
 - des réorganisations d'autres lignes, en lien avec la mise en service du TCOB, sont également prévues.

- Au sujet des investissements, il est précisé ce qui suit :
 - si le contrat de prestations 2007-2010 prévoyait un montant de 215 millions de francs, les investissements prévus pour 2011-2014 se montent à 393 millions de francs. La plus grande partie de ce montant est dédiée au matériel roulant (325 millions). Il s'agit notamment de l'acquisition de 42 nouvelles rames de trams, mais aussi du renouvellement d'un bon nombre d'autobus et trolleybus ; dont certains, datant de 1988, sont largement amortis ;
 - la pertinence et la justification de ces investissements a fait l'objet d'importantes discussions entre l'Etat et les TPG. Il a notamment été demandé aux TPG de démontrer que le renouvellement du matériel roulant revenait moins cher à la collectivité que de continuer à maintenir les anciens véhicules. Il est apparu clairement que les nouveaux véhicules sont plus fiables et que les frais d'entretien seront donc considérablement réduits. De plus, le maintien des anciens véhicules pose un problème de stockage et de réserve, qui a également un coût. Il n'en demeure pas moins que ces investissements ont un impact important sur les charges d'exploitation, via les amortissements ;
 - le nouveau dépôt En Chardon, prévu à Vernier à proximité de la piste de l'aéroport, n'est pas compris dans les 393 millions de francs d'investissements et fera l'objet d'un projet de loi spécifique ; son impact sur les charges de personnel a toutefois déjà été pris en compte. Il est précisé qu'il s'agit d'un dépôt destiné aux bus et aux trams et il est rappelé que l'objectif est, grâce à l'aménagement de nouveaux dépôts, de pouvoir libérer la pointe de la Jonction.
- Concernant les charges d'exploitation, les éléments suivants sont mis en exergue :
 - les frais de personnel représentent une part très importante des charges d'exploitation : ils étaient de 202 millions en 2010, ils seront de 233 millions en 2014, soit une augmentation de 15% ;
 - grâce à des efforts de rationalisation, les frais de véhicules augmentent de façon peu importante ;

- concernant les charges de sous-traitance, il n'est pas prévu d'aller au-delà de 8% , même si le cadre fixé par la loi permet d'aller jusqu'à un taux de 10% ;
- il est précisé que les « autres » charges comprennent notamment les lignes transfrontalières ;
- la hausse la plus importante concerne les amortissements qui augmentent de plus de 52% ! ;
- il est relevé que, si le total des charges progresse d'environ 22%, il reste nettement en dessous de l'évolution de l'offre (+35%) ; ce qui tendrait à prouver qu'une forme d'optimisation a été trouvée.

– Sur le plan des produits, il est précisé que :

- le poste principal est celui du revenu des titres de transports, qui progresse assez fortement (+20% environ) ;
- concernant l'augmentation des tarifs, il est précisé que l'objectif était de limiter l'impact sur les familles et sur les utilisateurs réguliers. L'abonnement annuel adulte passe de 650 à 700 francs, alors que l'abonnement junior reste à 450 francs (400 francs pour le deuxième enfant). Par contre, le titre individuel ainsi que l'abonnement mensuel sénior augmentent. L'abonnement hebdomadaire est quant à lui supprimé et remplacé par un titre transmissible ;
- l'année 2009 a vu une baisse des recettes tant à Genève, qu'à Zurich et à Bâle. Toutefois, avec l'augmentation significative de l'offre prévue dans le nouveau contrat de prestations, on peut s'attendre à une reprise de l'augmentation des recettes.

– Pour terminer sur les incidences de ces changements sur les contributions cantonales et sur le suivi du contrat de prestations, il est précisé que :

- sur la durée du contrat de prestations, l'augmentation de la subvention sera de l'ordre de 32% alors que l'offre progressera d'environ 35% ;
- sur le plan de la productivité des TPG et de son évolution dans le temps, on observe que le nombre de collaborateurs pour 100 000 km est en diminution. Cela s'explique notamment par l'amélioration de la gestion des dépôts et de l'entretien des

véhicules tout au long de ces années. Le fait que les conducteurs feront davantage de kilomètres avec un plus grand nombre de voyageurs y contribue également. En effet, les véhicules seront plus grands et la vitesse commerciale devra être améliorée ;

- les indicateurs, permettant d'assurer le suivi du contrat de prestations, sont à peu près les mêmes que dans l'ancien contrat, à savoir : l'offre de transport et la fréquentation, la vitesse commerciale, le respect des horaires et des cadences. Sur le plan environnemental, on a finalement opté pour des indicateurs plus mesurables et ayant un véritable impact sur l'environnement : les émissions de CO₂ et de d'oxyde d'azote (Nox). Pour la maîtrise financière, les indicateurs sont toujours le ratio de contribution cantonale, le taux de couverture global et les coûts/PKR.

Suite aux questions ou remarques des commissaires, les précisions suivantes sont encore apportées par le département :

- Est-il vraiment plus rentable de supprimer les Proxibus et de devoir améliorer les cadences, voire doubler les lignes existantes ? A cette question, il est répondu que les Proxibus connaissent un problème de visibilité et donc de fréquentation; raison pour laquelle leur rentabilité est moindre et le taux de couverture largement inférieur aux lignes régulières. Il est rappelé que les Proxibus ne roulent que sur appel et le fait qu'ils ne roulent pas une partie de la journée ne contribue pas à attirer la clientèle. Le coût du maintien d'une ligne Proxibus est effectivement supérieur au développement des lignes régulières.
- Au sujet d'éventuelles économies sur les charges d'exploitation, liées à la construction du nouveau dépôt et à des trajets moins longs pour les trams, il est répondu qu'il n'y aura pas réellement d'économies mais plutôt un effort de rationalisation des coûts au niveau de l'entretien. Il est encore précisé que le site d'En Chardon est idéalement placé pour les trams mais qu'il est moins idéal que la Jonction pour les bus ; d'où un risque de surcoût à ce niveau.
- En lien avec les hausses de tarif annoncées, il est demandé si elles ne pourraient pas s'accompagner d'une augmentation de la durée de validité du billet de 60 à 90 minutes et quel en serait l'impact. Il est répondu que le risque serait d'entraîner une perte de recette. Cela pourrait avoir un impact positif, mais il est rappelé que l'objectif est de maintenir les contributions cantonales proches des 50% et que, pour cela, on se doit d'augmenter les tarifs. Il est précisé qu'une telle augmentation ne fera pas

forcément fuir les clients, notamment du fait de l'accroissement de l'offre susceptible de fidéliser encore davantage les clients.

- Augmenter les tarifs en décembre 2010 alors que la majeure partie des améliorations ne seront effective qu'en décembre 2011 est-il vraiment judicieux ? N'aurait-il pas été préférable de reporter les hausses de tarif d'une année ou de procéder à des augmentations par paliers ? Il est répondu qu'un report d'une année aurait été possible, mais avec un coût d'environ 10 millions de francs qu'il aurait fallu économiser ailleurs, si l'on souhaitait rester proche de la limite des 50% de contribution cantonale, comme demandé par les députés. Dans le cadre des arbitrages auxquels il a dû procéder, le Conseil d'Etat n'a pas considéré pouvoir le faire.
- A la question de savoir quelle part de la hausse des tarifs est imputable aux accords qui lient les TPG à Unireso, il est répondu qu'elle représente environ 6% (hausse appliquée au niveau national par les CFF) sur une hausse tarifaire totale de 6,6% ; soit effectivement l'essentiel.
- Une dernière demande, à laquelle il sera répondu ultérieurement, est formulée. Elle consiste à obtenir des éléments comparatifs avec d'autres cantons, concernant les frais d'entretien ; ceci en lien avec l'ancienneté du parc de véhicules.

3. Auditions

3.1 Audition des TPG

M. Patrice Plojoux, président, M. Roland Bonzon, directeur général, M. Beat Mueller, directeur finances et gestion, M. Thierry Wagenknecht, directeur technique, M. Eric Forestier, directeur ventes, marketing et promotion, ainsi que M. Pascal Ganty, directeur développement et ingénierie, participent, en l'absence du département, à l'audition demandée par la commission.

Le directeur général précise que la présentation des TPG (voir annexes 3) portera successivement sur le bilan du contrat de prestations actuel, les variantes étudiées, la dernière variante choisie, les véhicules et enfin la communication avec la clientèle.

Concernant le bilan du contrat de prestations actuel, il insiste sur les éléments suivants :

- l'offre de transport a augmenté de 23% entre 2006 et 2010 ;
- toutes les cibles sont atteintes ou presque et, sur les 3 premières années, il n'y a eu aucune pénalité ;

- le coût place kilomètre, qui est un indicateur de l'efficience de l'entreprise, a diminué durant cette période 2006-2010 de l'ordre de 8% ;
- l'augmentation de la fréquentation, de l'ordre de 37%, est également remarquable. Elle démontre que l'offre supplémentaire a répondu à une réelle demande (y compris pour l'année 2010, pour laquelle on ne dispose que de résultats intermédiaires) ;

S'agissant de l'élaboration du contrat de prestations, il estime que la démarche choisie a été exigeante et informe que pas moins de 24 variantes ont été envisagées et un maximum d'hypothèses testées. Il précise que l'ensemble des coûts ont été examinés avec la DGM, qui a même mandaté une personne pour comparer les chiffres à la réalité du réseau. Cette vision externe a été utile et le travail accompli, aussi énorme qu'indispensable.

Le nouveau contrat de prestations se base sur le cadre défini dans le plan directeur des transports collectifs 2011-2014. Il est rappelé que le projet MICA a été retiré mais qu'il a été tenu compte de l'évolution démographique, à court et moyen terme, notamment pour certaines communes qui croissent plus vite que la moyenne, comme Plan-les-Ouates ou le Grand-Saconnex. Pour Meyrin, par exemple, on observe que la demande est même plus forte que l'évolution démographique.

Le directeur finances et gestion présente brièvement les dernières variantes étudiées. Il précise que les trois variantes qui proposaient une progression de l'offre inférieure (+25%, +28% ou +32%) à la variante de base (+34%) n'ont pas été retenues, car elles remettaient en question la progression de l'offre liée aux nouvelles lignes de tram. Restaient deux variantes, qui impliquaient des augmentations tarifaires (+22% pour l'une et +10% pour l'autre). La première a été écartée, car une telle augmentation aurait sans doute réduit l'attractivité des TPG. Dans un premier temps, c'est donc la variante à +10% qui a été envisagée, cette hausse correspondant à peu près à l'augmentation enregistrée au plan national, compte tenu des hausses précédentes non répercutées à Genève. Finalement, c'est une hausse tarifaire de 6,6% qui a été retenue.

Au sujet des indicateurs, il est rappelé qu'ils doivent permettre d'évaluer la performance des TPG. Il est précisé que le nouveau contrat de prestations comporte, comme dans le contrat actuel, dix indicateurs. Les indicateurs existants ont été maintenus autant que possible afin de pouvoir observer des évolutions sur la durée. Concernant l'évaluation de l'offre, les indicateurs de « place kilomètre » et de « fréquentation » subsistent ; l'objectif étant bien évidemment non seulement d'augmenter l'offre mais également de remplir les sièges ... Sur le plan de la qualité des prestations, on retrouve l'indicateur de

« la vitesse commerciale » qui devra être améliorée chaque année d'un quart de km/h. Des changements sont intervenus au niveau des indicateurs environnementaux, avec l'introduction du « niveau de CO2 et de NOx ».

Sur le plan financier, il est rappelé que tous les chiffres ont été examinés et ceci pour toutes les variantes. Quelques éléments importants sont mis en évidence :

- concernant les investissements, sur un montant initial de près de 500 millions de francs, il a fallu couper près de 100 millions. Et il est précisé que ce n'est pas de gaité de cœur que les TPG ont dû renoncer à des investissements auxquels ils tenaient, comme l'achat de bus hybrides ou l'électrification des lignes de la vieille ville et de l'hôpital. La facture des investissements a donc été réduite au maximum pour s'établir à 392 millions de francs sur 4 ans ;
- quant aux revenus de transport, ils vont passer de 129 à 154 millions de francs, car, avec le développement de l'offre, de nombreux nouveaux clients sont attendus ;
- à l'inverse, il n'est pas prévu d'augmentation des autres contributions, comme celle de la Confédération, qui est réticente à augmenter ses contributions et qui souhaite même en supprimer un certain nombre. De même, la contribution des communes disparaît pour être intégrée dans les contributions cantonales ;
- si l'augmentation tarifaire est douloureuse, elle va permettre de rapporter entre 8 et 10 millions de francs par année. Il est également prévu que les nouveaux clients rapportent 15 millions de francs par année. Ces deux éléments devant permettre de contrebalancer la hausse significative des contributions cantonale ;
- concernant les charges de personnel, l'augmentation est maîtrisée grâce notamment aux gains de la productivité de l'entreprise et à un accroissement modéré du recours à la sous-traitance pour les lignes transfrontalières ;
- afin de réduire au maximum la facture pour le contribuable et la hausse des tarifs pour les clients, il a fallu se résoudre à puiser dans les réserves des TPG. Résultat : tout en s'écartant quelque peu du ratio de 50% de contributions cantonales souhaité par le Grand Conseil, on reste malgré tout proche de la cible (en dessous de 55%).

En réponse à une demande formulée précédemment, le directeur technique donne quelques informations sur la durée d'amortissement des véhicules et sur les options prises quant à leur remplacement ; notamment en comparaison avec d'autres cantons :

- Selon l'ordonnance fédérale, les durées maximales d'amortissement sont de 33 ans pour les trams, de 20 ans pour les trolleybus et de 14 ans pour les bus. Pour les TPG, la situation est la suivante :
 - les plus anciens trams date de 1988 et sont actuellement en révision mi-vie, on peut donc repartir pour 15 à 20 ans avec ce matériel et il sera possible d'utiliser ces véhicules au-delà des 33 ans prescrits par l'ordonnance ;
 - pour les bus, les séries ont respectivement 22, 21 et 16 ans d'âge. Elles sont donc toutes au-delà des durées prescrites et il est donc temps de les remplacer ;
 - la même problématique se pose pour les trolleybus, car on se situe à 28 et 22 ans pour les deux plus anciennes séries.
- Quant est-il de la comparaison avec d'autres réseaux comme ceux de Zurich ou de Berne :
 - pour les trams, tant Zurich (1977) que Berne (1990) utilisent encore des séries plus anciennes que les TPG ;
 - les trolleybus sont par contre bien plus récents à Zurich et Berne que ceux de Genève ;
 - les bus sont très récents à Zurich (2003) et cela essentiellement pour des raisons économiques. A Berne, il y a encore des anciens modèles de 1992. C'est donc Genève qui utilise les bus les plus anciens.
- Il est précisé quelles sont les principales raisons qui motivent les entreprises de transport public à renouveler leurs bus :
 - il en va de l'accès aux droits de rétrocession du carburant. Suite à une modification de l'ordonnance fédérale, les anciens bus (Euro 0), dont disposent encore les TPG, n'auront plus le droit à la rétrocession dès fin 2010. Pour les TPG, le carburant représente environ 6 millions de litres par année, la rétrocession correspond à environ 1,5 millions de francs par an ;
 - les coûts de maintenance sont nettement moindres avec les nouveaux véhicules ;

- le passage à des nouveaux véhicules permet aussi de diminuer la réserve d'anciens véhicules qu'il était nécessaire de conserver pour disposer de pièces ne se trouvant plus sur le marché ;
- l'impact sur l'environnement est également l'un des facteurs importants. En effet, les nouveaux véhicules rejettent 20 fois moins de particules polluantes. Sans parler du confort pour les usagers qui s'en trouve nettement amélioré.

La présentation se termine par quelques précisions du directeur ventes, marketing et promotion au sujet de l'évolution de l'information à la clientèle :

- dès 2011, il est prévu de mettre à disposition des clients une information en temps réel. Elle sera disponible sur le site internet ainsi que sur tous les téléphones portables. Cette application permettra de « géolocaliser » la personne et de la prendre en charge le plus simplement possible afin de l'orienter et de l'informer des heures de départ réelles ;
- aujourd'hui déjà, le personnel est formé à communiquer avec la clientèle et tant les horaires que les plans de réseau sont régulièrement modifiés aux arrêts de même que dans les véhicules ; où des annonces vocales sont également diffusées ;
- les communes et les mairies reçoivent déjà le magazine « direct », mais il est prévu que chacune d'elles reçoive également les modifications les concernant avec un plan en haute définition afin qu'elles puissent communiquer efficacement.

Suite aux questions et remarques des commissaires, des informations complémentaires sont encore apportées par les représentants des TPG :

- des précisions sont sollicitées concernant les partenariats envisagés au niveau de la région et l'évolution de la sous-traitance. Le président du Conseil d'administration explique que les TPG ont pris l'option de développer leur zone d'influence sur l'ensemble du périmètre du projet d'agglomération. Il rappelle qu'au-delà de notre frontière, le droit européen s'applique et que les TPG sont soumis aux AIMP tous les 6 à 8 ans. Il précise également qu'en France voisine, l'exploitation du réseau peut revenir moins chère, notamment grâce au recours à la sous-traitance. Dans cette perspective, il informe qu'une nouvelle société a été créée avec RATP Développement et que celle-ci s'est vu attribuer toute la gestion du trafic d'Annemasse agglomération. Il rappelle que pour les lignes transfrontalières, c'est le GLCT qui lance des appels d'offre. Pour

ce qui est de l'évolution des lignes de trams, il est précisé que plusieurs lignes sont sensées passer la frontière, près du CERN, à Saint-Julien et à Annemasse. Actuellement, l'enjeu est de pouvoir passer cette frontière de manière légale, sans perdre la maîtrise du réseau. Par ailleurs, il semble que les français aient compris que les investissements nécessaires de leur côté seront à leur charge. Concernant la politique de sous-traitance, le directeur général rappelle que la loi fixe un maximum de 10%. Il ajoute que les sous-traitants doivent acheter leurs propres véhicules, mais que ceux-ci sont des véhicules identiques à ceux qui circulent sur le réseau genevois ; à l'image de ce qui se fait pour la ligne « D », par exemple ;

- concernant le report de l'acquisition de 10 trams, afin de réduire le montant des investissements, la question se pose de savoir si cela ne va pas engendrer des problèmes, notamment dans l'optique d'améliorer les fréquences. Il est précisé que 32 trams ont d'ores et déjà été commandés et seront livrés prochainement. En complément, deux options ont été prises : l'une pour 14 trams et l'autre pour 10. La mise en service de cette dernière option n'était pas prévue avant 2014, il s'agissait donc d'un poste qu'il était possible de sortir du contrat de prestations sans réduire l'offre prévue. Il est également précisé que d'activer une option prend nettement moins de temps que de procéder à un appel d'offre (environ 3 ans pour un appel d'offre) ;
- est-il vraiment pertinent, en terme de lisibilité pour l'utilisateur, de continuer à différencier les horaires « vacances » et « petites vacances » ? Il est répondu que le fait de réduire l'horaire pendant ces périodes permet d'économiser de 2 à 3 millions de francs sur les charges d'exploitation. Cela permet aussi d'éviter de devoir engager trop de personnel de réserve ; cette période permettant aux collaborateurs de prendre leurs vacances. Par contre, la question se pose effectivement de savoir s'il est utile de maintenir une distinction entre grandes et petites vacances ;
- l'offre complémentaire ayant été reprise dans l'offre de base, il est demandé si les communes auront encore la possibilité de solliciter de nouvelles prestations complémentaires. Il est précisé que, lorsque les critères pour entrer dans l'offre de base sont respectés, les nouveaux services sont intégrés à celle-ci. Toutefois, les communes qui souhaiteraient une offre supérieure et qui peuvent en assumer le coût pourront toujours en faire la demande et les TPG examineront s'il est possible de les satisfaire avec la réserve de véhicules à disposition. Mais, à ce jour, aucune nouvelle demande des communes n'a été formulée ;
- la présentation des éléments comparatifs entre les TPG et les transports publics d'autres cantons suscitent quelques interrogations. Concernant la

comparaison de la flotte des véhicules utilisés à Genève et à Zürich, il est précisé que Zürich dispose de davantage de trams. S'agissant des bus, c'est l'inverse du fait que les lignes du grand Zürich sont exploitées par d'autres entreprises. S'agissant des indicateurs financiers, ils sont difficilement comparables ; les TPG étant la seule entreprise de transports publics à être passé aux normes IPSAS. Quant à la question de savoir pourquoi Bâle ne figure pas dans le comparatif, il est expliqué qu'il convient d'abord de distinguer Bâle ville et Bâle campagne. Pour ce qui est de l'ancienneté des trams roulant encore à Bâle, il est rappelé que, contrairement à Genève, Bâle n'a jamais désaffecté son réseau ; ce qui explique que l'on peut encore y faire rouler des véhicules antérieurs à 1980. Au contraire, le développement du réseau genevois impose l'acquisition de nouveaux trams. En définitive, il apparaît difficile de comparer un réseau en plein développement, comme le nôtre, avec ceux qui sont déjà arrivés à maturité, comme Zürich ou Bâle ;

- concernant les hausses de tarif prévues, il est demandé quel sera le pourcentage d'utilisateurs réellement touchés. Il est expliqué que 68% du chiffre d'affaire provient des abonnements, le reste des utilisateurs occasionnels. Ce nombre peut être estimé à environ 8000 personnes par jour (voir également l'annexe 3.2). On évalue qu'un occasionnel prend entre 1 et 5 billets par semaine et il semble que plus on est « occasionnel », moins le prix du billet a de l'importance. Quant au risque que ces hausses n'entraînent une baisse de la fréquentation, il est rappelé que la seule corrélation vérifiée est que plus le réseau est dense, plus il y a de clients. Les variations de prix n'auraient que peu d'influence sur les clients occasionnels ;
- au sujet des hausses de tarifs qui toucheraient plus fortement certains titres de transport que d'autres (en particulier les cartes à bonus), il est précisé que le bonus à l'achat a été supprimé, car cela revenait pour les TPG à faire des cadeaux aux usagers (même s'il ne restait que 10 centimes sur la carte, il était possible de prendre un ticket). Il est rappelé que des économies ont dues être trouvées et que ce « cadeau » représentait 300 000 à 400 000 francs par an. Il ne s'agit donc pas là d'une augmentation tarifaire, mais d'un cadeau que les TPG ne feront plus. Il est également rappelé que le billet « saut de puce » n'est pas touché par la hausse ;
- pour justifier ces hausses de tarifs, il est expliqué qu'elles ne concernent qu'un minimum de clients et que le secteur des transports publics est la seule branche qui n'ait pas augmenté depuis 2005. Il est rappelé que Zurich est déjà plus chère que Genève et va encore augmenter à la fin de

cette année. Par ailleurs, il est précisé aux nouveaux commissaires que si l'on ne suit pas le rythme d'augmentation pratiqué au niveau national, l'Etat doit, dans le cadre de la communauté tarifaire Unireso, compenser le manque à gagner des CFF. Enfin, il est expliqué que l'augmentation des tarifs n'est pas linéaire par rapport à l'offre. En fait, tout dépend de la façon de voir les choses : d'un côté, la subvention et les tarifs augmentent mais, de l'autre, le coût par place offerte diminue ;

- au sujet de la politique de communication des TPG, il est demandé si l'amélioration de l'offre dans les ZI sera accompagnée d'une information particulière aux entreprises et à leurs collaborateurs. Il est précisé que les entreprises sont informées de toutes les nouveautés du réseau. Il n'est en revanche pas possible de s'adresser directement aux collaborateurs. On ne peut que souhaiter que l'information transmise à une entreprise soit relayée auprès de son personnel ;
- concernant la question de la suppression des lignes de Proxibus, il est rappelé qu'il s'agit d'une question politique et qu'il fallait décider de leur maintien ou non. Dans le cadre du nouveau contrat de prestations, il a fallu procéder à des choix et déterminer des priorités. Ces lignes étant largement déficitaires, il a été décidé (à l'exception de celle du Mandement) de ne pas les maintenir en activité. Mais, le fait qu'elles répondent, dans une certaine mesure, au manque de lignes transversales est reconnu. Il est encore précisé que si le monde politique souhaitait réintroduire les Proxibus, il faudrait en faire la demande rapidement, sinon les véhicules ne seront pas renouveler et le personnel sera insuffisant.

3.2. Audition de la CITRAP

MM. Michel Ducret et Pierre Hofmann, respectivement président et vice-président de la CITRAP, sont auditionnés par la commission.

Le président, qui précise qu'il est également administrateur des TPG, intervient tout d'abord sur un aspect, qui a déjà fait débat et qui a déjà été tranché au sein de la commission lors de l'examen du Plan directeur, à savoir le passage du concept des axes au concept des lignes pour le réseau de tram. Il est rappelé que, comme elle l'avait fait savoir par courrier à la commission, la CITRAP est très réservée par rapport à l'option qui a été prise ; en particulier à cause du problème posé par les nouvelles ruptures de charge.

D'autres remarques sont faites au sujet du nouveau contrat de prestations. Au chapitre des critiques ou des regrets, on peut citer les éléments suivants :

- l'abandon des investissements destinés à l'acquisition de nouveaux bus à technologie hybride. Une ligne exploitée avec ce type de véhicules aurait été souhaitable à Genève, qui va accueillir le congrès mondial de l'Union internationale des transports publics en 2013 ...
- le non-remplacement des minibus diesel des lignes urbaines 35 et 36 par des véhicules électriques plus confortables et rechargeables par induction ; ces derniers étant déjà utilisés dans plusieurs villes italiennes ;
- le renoncement aux super-capaciteurs dont les nouveaux trams auraient pu être équipés, ainsi que les trams existants et les trolleybus. Cette nouvelle technologie permet de récupérer l'énergie inutilisée et de la rendre au réseau, non seulement lors du freinage du véhicule mais également de manière ciblée lorsqu'il en a réellement besoin ; ce qui permet de franchir des zones non alimentées en électricité sans faire appel à des moteurs auxiliaires ;
- le report du passage à l'information en temps réel aux arrêts, avec de nouveaux écrans, comme celui qui est actuellement testé à Rive. Il est précisé que même dans les réseaux qui ont démarré tardivement ce type d'information est disponible à tous les arrêts (cf. Berne, Zurich, Berlin) ; ce qui constitue un élément très attractif pour l'utilisation des transports publics. Pour la CITRAP, renoncer à cet équipement équivaut à 4 ans de retard inutile ; surtout que certains arrêts pourraient être équipés depuis longtemps, puisque 57 panneaux indicateurs attendent dans les caves des TPG d'être utilisés ...
- l'abandon de la plupart des Proxibus est regrettable, car ces lignes permettaient de combler certaines lacunes du réseau et répondait aux nécessités de la loi sur les transports publics.

Au chapitre des satisfactions, il souligne que l'augmentation des prestations prévue par le nouveau contrat est très ambitieuse et qu'elle représente un effort considérable des collectivités genevoises pour améliorer l'offre de transports publics.

Des questions et de la discussion qui suivent, il ressort les informations suivantes :

- même si les TPG ne sont pas bon marché, la hausse des tarifs prévue est considérée comme correcte pour les raisons suivantes :
 - si le prix du billet a beaucoup augmenté par rapport aux autres titres de transport, il faut savoir que, depuis l'introduction de la

TVA, celle-ci n'a jamais été répercutée sur les tarifs ; ce qui a fait perdre quelque 6% de revenus au TPG ;

- quant au prix de l'abonnement, qui va passer de 650 F à 700 F, il s'agit du retour au prix d'il y a moins de 10 ans. Il est rappelé que la politique poursuivie à Genève consiste à favoriser les abonnements ;

– le ratio de contribution cantonale de 50% ne semble pas poser de problème à la CITRAP, mais il est précisé que ces contributions devraient comprendre des subventions permettant l'acquisition et l'installation d'équipements environnementaux (comme à Stuttgart, par exemple).

Au terme de l'audition, des informations sont encore apportées sur certains points :

– la conseillère d'Etat rappelle que ce sont des arbitrages financiers qui ont conduit à l'abandon de certaines options ou au report de certains investissements. Par ailleurs, elle souhaite apporter des précisions suite à l'audition :

- l'information sera améliorée et des panneaux à diodes seront installés dans tous les points importants. Un courrier sera adressé à la Ville qui n'a pas fourni les poteaux nécessaires à l'installation des 57 panneaux évoqués lors de l'audition ;
- concernant l'électrification des lignes urbaines 35 et 36, il est précisé qu'une demande sera adressée à la Ville afin qu'elle prenne en charge une partie du surcoût. Comme c'est l'Etat qui paie la ligne, les 600 000 F ainsi dégagés pourraient être affectés à l'acquisition des nouveaux minibus ;
- quant à la technologie hybride, elle n'est pas encore au point et pose des problèmes d'entretien, avec un coût deux fois plus élevé. Un véhicule mis au point par ABB-Sécheron et actuellement au stade de prototype. Il sera mis à l'étude et pourrait être soumis à une entreprise genevoise.

3.3. Audition de l'ACG

Pour cette audition, l'ACG est représentée par MM. Jean-Marc Mermoud et Alain Rüttsche, respectivement président et directeur général, ainsi que par M. Gilles Marti, Adjoint de Puplinge et M. Claude Genequand, Conseiller administratif de Versoix.

Après avoir rappelé que les communes ont été largement impliquées dans l'élaboration du plan directeur 2011-2014 des transports publics et qu'elles ont pu exprimer leurs besoins dans ce domaine, le président fait part de la surprise, voire de la déception, des communes s'agissant du contrat de prestations ; tout particulièrement par rapport à la suppression de plusieurs zones de Proxibus.

S'il salue la volonté d'accroître encore l'offre en matière de transports publics, il considère que l'offre supplémentaire ne doit pas se faire au détriment d'offre déjà existante, comme celle des Proxibus. A ce sujet, il souhaite préciser ce qui suit :

- les Proxibus ont précisément été mis en place là où des lignes ordinaires auraient été sous-utilisées avec un coût trop élevés (en particulier dans les zones Est, Ouest et Sud) ;
- dans la première version du plan directeur, ces trois zones étaient maintenues et une nouvelle zone avait été prévue pour des hameaux et villages de la rive droite qui n'étaient pas du tout desservis par les transports publics ;
- le Proxibus est une alternative intéressante qui coûte moins cher et qui permet de proposer des transports publics à tout le monde. D'autre part, ce service marche parfaitement depuis plusieurs années dans certaines communes et les gens s'y sont habitués ;
- le maintien d'une seule zone (zone Ouest), la suppression de deux zones et l'abandon de la quatrième sont ressentis comme une inégalité de traitement au sein de l'ACG et comme une injustice pour les communes excentrées ;
- l'ACG demande que les Proxibus soient rétablis dans le contrat de prestations, afin de permettre aux gens habitants dans des communes périphériques de participer aussi au transfert modal.

L'adjoint de Puplinge, souhaite faire part d'une situation mal vécue de la part des communes rurales : les transports publics n'y sont de loin pas aussi performants qu'en ville. Dans ce contexte, il confirme que les communes ont été surprises de constater, dans la dernière mouture du contrat de prestations, la suppression des Proxibus. Il fait remarquer que les gens se sont habitués au Proxibus. Ils circulent, la fréquentation est en hausse et ils desservent des hameaux qui peuvent être très décentrés. Il ajoute que certaines personnes n'ont pas d'autre moyen de déplacement et que les Proxibus jouent un rôle social. Par exemple, des habitants de Meinier l'utilisent pour aller rendre visite à des personnes hospitalisées à la Gériatrie. Selon lui, une telle

suppression va à fin contraire de la promotion et du développement des transports publics.

Le conseiller administratif de Versoix informe que sa commune a réagit très positivement à la volonté de développer un Proxibus sur la rive droite. Il confirme que dans certains hameaux, il est très difficile pour les gens d'arriver jusqu'aux transports publics sans Proxibus ; en particulier les personnes âgées. Il ajoute que les communes concernées comptaient réellement sur ces Proxibus afin de favoriser les déplacements sans voiture. D'où la déception à la lecture du dernier contrat de prestations ...

La discussion qui suit donne l'occasion au département et aux intervenants d'apporter encore quelques précisions :

- il est précisé par le département que l'on observe effectivement une légère augmentation du nombre d'usagers des Proxibus entre 2007 et 2008 ; il passe de 24 600 à 29 700. Le taux de couverture est de 6,7% en 2007 et de 6,9% en 2008, alors que le nombre de personnes par mois passe 3700 à 4500 entre 2007 et 2008, ce qui demeure très faible par rapport au trafic régulier. A cela s'ajoute la question du très large déficit d'exploitation du réseau Proxibus : chaque fois qu'une personne paie 6 francs, la collectivité en met plus que 50 ...
- ces chiffres suscitent la réaction du président de l'ACG qui considère que l'on ne peut pas mettre en jeu la rentabilité dans ce genre d'offre. Il pense que les gens doivent s'habituer à prendre les transports publics. Si les gens peuvent profiter du Proxibus pour prendre d'autres lignes après, ils deviendront des clients réguliers des transports publics. Il pense que le Proxibus va clairement dans le sens de la promotion du transfert modal ;
- concernant l'éventualité d'une participation financière des communes au coût d'exploitation des lignes de Proxibus, l'ACG n'a pas étudié la question mais il apparaît a priori que cela ne se justifie pas et que le Proxibus devrait faire partie de l'offre de base, sinon il s'agit d'une inégalité de traitement entre les différentes régions du canton ;
- quant à la question des économies réalisées par les communes, suite à l'intégration des lignes complémentaires dans l'offre de base, il est rappelé qu'elles n'ont pas toujours été jugées utiles par les TPG et que les communes ont dû insister pour les obtenir ;
- il est fait remarquer que les transports à la demande ont en général un taux de couverture inférieur à 10% et que cela est inhérent à un tel service. S'il fallait supprimer toutes les prestations n'atteignant pas un taux de couverture de 10%, alors il faudrait aussi supprimer les bus le dimanche, par exemple ;

- à la question de savoir si les communes accepteraient de voir diminuer les fréquences de certaines lignes pour maintenir le réseau Proxibus, il est répondu que ce serait regrettable car c'est en offrant des cadences régulières que l'on incite les gens à prendre les transports publics.

Au terme de l'audition, les commissaires s'interrogent sur les possibilités qui s'offriraient pour réintroduire tout ou partie des zones de Proxibus qui ont été supprimées. Il en ressort les points suivants :

- Serait-il possible de privilégier les Proxibus, pour 5 millions de francs par exemple, et de retrancher cette somme sur d'autres prestations ? On pourrait imaginer remplacer un renforcement des lignes existantes par des Proxibus, mais ce sont deux offres complètement différentes. De plus, le Proxibus ne permet pas d'aller en ville directement.
- Il est rappelé que, selon la loi, c'est au canton de développer les transports publics et de prendre à sa charge l'offre de base. Pour le Conseil d'Etat, s'il apparaît nécessaire de « doper » les lignes régionales, il n'est plus possible pour les TPG d'assumer les Proxibus. Le réseau Noctambus est pris en charge par les communes, il pourrait en aller de même avec le réseau Proxibus. Il est aussi rappelé que le Noctambus est financé par l'ensemble des communes, sur la base de la péréquation intercommunale.
- A la question de savoir pourquoi seule la zone Ouest des Proxibus est maintenue, il est répondu que depuis les démantèlements, dans les années 90, du réseau de bus et des lignes régulières dans ce secteur, certaines lignes ont vu leur offre coupée. C'est dans ce cadre que le système Télébus a été mis en place, car dans le Mandement on ne répondait pas à l'offre de base telle qu'elle est décrite dans la loi sur les transports publics. Il s'agit d'un système à la demande qui ne nécessite pas de surtaxe pour le voyageur, alors que le réseau Proxibus comprend une surtaxe de 3 francs sur le titre de transport. Il est expliqué que ce Proxibus a été maintenu pour répondre à l'offre de base, alors que partout ailleurs ce sont les lignes régionales qui ont été dopées. Un commissaire considère que cette solution est peu crédible et difficilement acceptable. Il remarque qu'une partie est tout de même financée par l'ensemble de la population, il y a donc quelque chose de gênant.
- La question est posée de savoir à combien se monte l'économie réalisée par les communes du fait de la reprise de l'offre complémentaire dans l'offre de base, celle-ci peut être évaluée à un montant de l'ordre de 3 millions de francs ; ce qui correspond à peu près à la même somme que le coût de l'ensemble du réseau Proxibus.

3.4. Audition des communes de la Rive droite

Le Groupement des communes de la Rive droite est représenté par M^{mes} Elisabeth Böhler-Goodship et Chantal Valentini, respectivement conseillère administrative du Grand-Saconnex et adjointe à Collex-Bossy, ainsi que par MM. Gérard Mottier et Daniel Fabbi, respectivement adjoint à Genthod et Maire de Bellevue.

M^{me} le Maire du Grand-Saconnex, également présidente du groupement, précise que, si les communes de la rive droite ont souhaité être auditionnées, c'est que l'introduction du Proxibus dans leur région a été abandonnée dans la dernière version du contrat de prestations. Elle souhaite donner la parole à ses collègues.

Le Maire de Bellevue rappelle que Mme Künzler a fait le tour des communes et a pu se rendre compte que la principale préoccupation sur la rive droite est la circulation. Il affirme que la commune de Bellevue s'engage à fond dans le développement durable et qu'elle est très attentive au développement des transports publics. Il reconnaît que cette volonté est largement partagée par les autorités cantonales mais constate que la mise en œuvre de cette politique ne se fait pas toujours de façon très équitable. Il rappelle que les communes rurales existent et qu'elles souffrent d'un réel handicap sur le plan des transports publics. Dans ce contexte, l'abandon de la nouvelle offre de Proxibus, souhaitée par leurs communes, va à l'encontre du principe d'égalité de traitement qui devrait prévaloir partout dans le canton.

L'adjointe de Collex-Bossy explique qu'il y a également des problèmes de circulation dans sa commune. Raison pour laquelle elle s'engage pour la mobilité douce et le développement des transports publics. Elle ajoute qu'il n'y a pas de liaison directe entre Collex et Versoix, ni entre Collex et Bellevue ; ce qui implique un transfert obligatoire (le plus souvent en voiture). Elle informe qu'en dehors des heures de pointe, il faut attendre le bus une heure. Dans cette situation, le Proxibus est considéré comme une très bonne solution.

L'adjoint de Genthod rappelle que les communes de la rive droite ont lancé la ligne V, qui a connu un grand succès. Suite à ce constat, la ligne 53 a également été demandée par les autorités communales. Leurs communes se préoccupent effectivement beaucoup de transports publics. Il précise que sur les hauts de Genthod, des lotissements sont éloignés de plus d'un kilomètre des transports publics ; ce qui rend difficile les déplacements pour des personnes qui ne conduisent pas. Il informe que des propriétaires retraités

sont obligés de quitter la commune pour se rapprocher de la zone urbaine, là où les transports publics sont accessibles. Raison pour laquelle l'introduction du Proxibus dans la région était attendue avec impatience.

Les questions des commissaires s'orientent sur le manque de rentabilité des proxibus et l'éventualité d'une contribution financière des communes. Les réponses suivantes sont apportées :

- Comme pour les lignes ordinaires, la fréquentation ira en s'accroissant et il est logique que les TPG fassent au moins un essai durant quelques années. Il semble que ce soit réellement de la responsabilité du canton de fournir ces prestations.
- Si l'essai ne devait pas être concluant ou si la rentabilité s'avérait très insuffisante, une participation financière des communes pourrait être envisagée.
- Le coût d'une ligne ordinaire ou d'une ligne communale étant hors de prix, les communes pourraient effectivement participer financièrement à l'introduction du Proxibus. Toutefois, il est rappelé que cela pose un problème d'égalité de traitement : contrairement aux communes de la rive droite, les communes de la rive gauche ont bénéficié, ou bénéficient encore, de la prestation Proxibus.
- A ce sujet, l'image de « communes riches » doit être corrigée : Bellevue a 18 millions de dettes et sa population a doublé en quelques années ce qui implique des investissements très importants pour les écoles, notamment.
- Quant à l'éventualité de faire appel au Fond intercommunal, il est rappelé qu'il est déjà très sollicité dans le domaine de la culture, du sport ou de la petite enfance.
- Il est précisé que le Grand-Saconnex consacre déjà environ 180 000 francs par an aux transports en commun, que ce soit en subventionnant les abonnements ou en payant la ligne 53.

3.5. Audition de la Coordination transports et déplacements

La Coordination transports et déplacements est représentée par M. Roger Deneys, président, ainsi que par M. Jean Berthet, vice-président de l'ATE.

Les représentants de la Coordination souhaitent soulever un certain nombre de points en lien avec la hausse des tarifs (voir annexe 4). Ils peuvent se résumer comme suit :

- La question du différentiel de prix entre les déplacements motorisés individuels et les déplacements en transports publics préoccupe la Coordination pour les raisons suivantes :

- Avec une augmentation des tarifs TPG, notamment des billets individuels, les transports publics deviennent encore moins attractifs par rapport au trafic motorisé individuel ; ce qui incitera des usagers occasionnels à prendre leur voiture plutôt que les transports publics.
- Une augmentation de 10% des tarifs ferait baisser la demande de transports publics de 2,5% et augmenter celle des transports individuels motorisés de 1,6%.
- Personne n'a intérêt à ce que le réseau routier soit d'avantage saturé et une utilisation la plus rationnelle de l'automobile est favorable à tous les modes de transports, car le trafic s'en voit fluidifié.

– Dans ce sens, la Coordination pense que, si les tarifs TPG devaient effectivement être augmentés, il faudrait alors en même temps augmenter le prix des horodateurs, des parkings, voire celui des macarons. Les justifications sont les suivantes :

- La distorsion des prix de la mobilité s'est accrue depuis le début des années 1990 : les prix de la mobilité individuelle motorisée ont à peu près suivi l'augmentation du coût de la vie, alors que les prix des transports publics ont connu une augmentation de 30% supérieure. Il s'agirait donc de ne pas accroître ce différentiel, voir de rétablir un certain équilibre.
- Il est précisé que la Coordination n'est pas opposée à toute hausse des tarifs TPG, mais elle souhaite attirer l'attention sur l'écart qui s'accroît et considère qu'il serait problématique d'accroître l'attractivité de la voiture de façon indirecte, car le trafic est déjà difficile à Genève.

– Il est également fait par des principales réflexions et des arguments de l'ATE à ce sujet (voir annexe 5) :

- Suite à l'annonce de la hausse des tarifs CFF, l'ATE a rappelé que cette augmentation prêterait l'utilisation des transports publics en rendant les déplacements en voiture plus attractifs ; alors même que le but devrait être d'opérer un transfert modal de la voiture vers les transports publics. Il en va de même pour les hausses tarifaires des TPG.
- Pour l'ATE, la question se pose de savoir qui doit payer la croissance du réseau ; l'usager ou l'Etat ? En définitive, ce serait plutôt par l'augmentation des recettes provenant des nouveaux usagers que le financement devrait se s'opérer. A l'inverse, il

n'est pas juste de faire « passer à la caisse » des personnes qui font tous les jours le même trajet depuis des années et qui ne bénéficient pas ou peu du développement de l'offre.

- L'ATE craint que l'effet incitatif de l'augmentation de l'offre soit annihilée par la hausse des tarifs ; ceci d'autant plus dans une période où le réseau est fortement perturbé par les nombreux travaux en cours et par une circulation encore plus difficile que d'habitude au centre de Genève.
- Concernant le ratio de contribution publique, l'ATE considère que la règle du 50/50 est arbitraire et conduit à l'abandon de prestations aussi utiles et appréciées que les Proxibus.
- Enfin, il est fait remarquer que les villes qui connaissent des tarifs plus élevés que Genève, sont dotées d'un réseau bien plus performant que le nôtre. L'ATE souhaite que Genève attende d'avoir un réseau à maturité avant d'envisager des hausses de tarifs.

Au terme de l'audition, une députée socialiste souhaite contester un certain nombre d'arguments énoncés :

- La base de calcul des différentiels de prix lui semble erronée. Pour elle, prendre comme base deux billets enfants aller-retour en demi-tarif alors qu'il existe des cartes familles à 20 frs par année et des gratuités pour le troisième enfant ne lui paraît pas correct.
- Elle rappelle aussi que la hausse n'est pas payée uniquement par les usagers, mais que les contribuables, via la subvention de l'Etat, paient également une bonne moitié. Elle ajoute qu'on ne peut pas demander que tout soit payé par les impôts ...
- Elle observe aussi que l'AVIVO a demandé de pouvoir fractionner le paiement des abonnements, alors que cette possibilité existe déjà ; ce qui est révélateur d'un réel manque d'information.

D'autres interventions ou questions des commissaires amènent encore quelques précisions :

- La Coordination pense que la hausse n'est pas opportune cette année, notamment à cause de l'état du réseau actuel et des chantiers. Il serait préférable que cette hausse intervienne à fin 2011, au moment où l'augmentation de l'offre sera visible ; notamment avec la mise en service du TCOB et un fonctionnement du réseau bien plus efficace.

- Pour la Coordination, il ne fait aucun doute que de nombreux usagers occasionnels des transports publics ont un fonctionnement basé sur la voiture. Elle est à leur disposition et, comme ils n'ont rien planifié par rapport aux transports publics, ni abonnement de bus, ni la carte famille CFF, si l'achat d'un billet est trop compliqué ou trop cher, ils préféreront prendre leur voiture. Pour ces gens, qui n'ont pas un usage rationnel des transports publics, les options prises dans le nouveau contrat de prestations seront dissuasives.
- A la question de savoir si le développement en cours du réseau de tram permet à Genève de rattraper son retard sur d'autres villes du pays, il est répondu qu'un retard important subsiste par rapport aux villes de suisses-alémaniques. La Coordination reconnaît que l'effort fourni à Genève est énorme, mais qu'il serait dommage de réduire ses effets par des hausses de tarifs inopportunes. Mieux vaudrait attendre que le travail soit terminé avant d'augmenter les tarifs.
- Quant au côté arbitraire de la règle du ratio de 50/50, il est précisé que cette formule a été utilisée car aucune disposition légale ne l'impose et il paraît donc possible de l'appliquer avec une certaine souplesse. Les intervenants ne sont pas opposés au principe d'un ratio de contribution cantonale, mais pensent que l'on ne doit pas faire un dogme de ces 50%. Ils considèrent que lors des périodes où les TPG investissent beaucoup, leur part pourrait être plus proche des 40% que des 50%. Par conséquent, la part de l'Etat pourrait, quant à elle, s'approcher des 60%.

4. Discussions et votes

4.1. Discussion générale

Dans un premier temps, il est répondu par le département à un certain nombre de questions posées par les commissaires :

- Concernant le nombre de clients impactés par la hausse tarifaire prévue dans le contrat de prestations, il est précisé les éléments suivants (voir annexe 3.2.) :
 - En se basant sur un total de 170 millions de voyages par an, on peut estimer le nombre d'abonnés annuels impactés à 49'800 et le nombre d'abonnés mensuels à 5'600. Les abonnements mensuels sont moins impactés, car il n'y a que les séniors et le tout Genève transmissible qui sont concernés. Il y a donc moins de 50% (42%) des abonnés annuels et mensuels qui sont touchés par cette hausse de tarifs.

- Pour les billets, 92 500 personnes par mois sont concernées. Il s'agit des clients occasionnels qui achètent plus de 6 titres par mois, c'est à dire des gens pour qui la hausse peut avoir un réel impact. Ces personnes représentent moins de 40% des clients occasionnels.
- Pour ce qui est de la comparaison des tarifs avec d'autres villes, une recherche a été faite par rapport au prix des différents titres de transport. Les principaux enseignements sont les suivants :
 - S'agissant des billets, la comparaison s'avère délicate, car Zürich, Berne et Bâle annoncent des augmentations tarifaires pour décembre 2010, mais elles ne sont pas connues aujourd'hui. Cependant en 2010, le prix d'un billet est de 4 frs à Zürich, de 3,80 frs à Berne et de 3,20 frs à Bâle. De plus, pour Berne et Bâle, le prix concerne la zone centrale qui est moins importante que le tout Genève. Les prix des billets sont donc globalement plus élevés dans les autres villes qu'à Genève.
 - Concernant la carte journalière, avec un prix de 10 frs, Genève est à peu près dans la moyenne : à Zürich elle coûte 8 frs, 12 frs à Berne et 8,50 frs à Bâle. Pour l'abonnement mensuel, Genève se situe également dans la moyenne : Zürich est à 77 frs et les autres réseaux sont à 70 frs, comme Genève. Pour l'abonnement annuel, Zürich est à 693 frs et Berne et Bâle à 700 frs, tandis que Genève n'est pour le moment qu'à 650 frs mais prévoit également de passer à 700 frs. Genève sera donc dans les prix des autres réseaux.
- Au sujet de l'ancienneté des parcs de véhicules, il est confirmé que Bâle a encore un parc de tram ancien mais devra remplacer les véhicules de 1967 et 1972 dans les 5 ans à venir.

Plusieurs remarques ou propositions sont formulées par certains groupes, en vue de répondre aux attentes et aux critiques suscitées par le nouveau contrat de prestations et, plus particulièrement, par les hausses de tarifs et la suppression des Proxibus. Certaines réponses sont apportées immédiatement par le département, alors que des propositions doivent faire l'objet de chiffrages ou d'évaluations qui seront examinés lors du deuxième débat. Pour l'essentiel, il en ressort les éléments suivants :

- Un député PDC fait remarquer que son parti n'est pas complètement insensible aux réactions négatives suscitées par l'annonce des hausses de tarifs ; même si celles-ci ne touchent pas trop les familles qui sont au

bénéfice d'abonnements. Il voit dans ce mécontentement général un mauvais signal pour l'image et la promotion des transports publics à Genève ; ceci d'autant plus que ces hausses tombe au plus mauvais moment, alors que des travaux importants sont en cours et perturbent le bon fonctionnement du réseau. Il demande si le report d'une année de la hausse tarifaire a été envisagé et chiffré. La conseillère d'Etat lui répond que l'impact financier d'un report d'une année serait de l'ordre de 8 et 10 millions de francs.

- Sa collègue de parti suggère également d'envisager la possibilité d'assortir la hausse du prix du billet, qui passera de 3 frs à 3,50 frs, d'une augmentation de la durée de validité, qui passerait de 1 h à 1 h 30. Elle précise que, dans le sens de la recherche d'une certaine égalité de traitement entre transport public et voiture, cette solution permettrait d'aligner la durée de validité du billet au temps de stationnement admis en zones bleues ou dans la plupart des zones à horodateurs ; à savoir 90 minutes. Elle demande si cette voie a été explorée et quel en serait le coût. La conseillère d'Etat répond que cette possibilité a fait l'objet d'une réflexion, mais que le résultat n'a pas été concluant, car il est très difficile d'évaluer l'effet d'une telle mesure ; notamment le nombre de personnes qui ne prendraient plus qu'un seul billet pour faire l'aller et le retour. Il est signalé que l'impact sur les recettes de l'augmentation des 50 centimes risquerait d'être diminué par l'effet de cette mesure. La députée PDC pense au contraire que l'augmentation de la durée de validité pourrait augmenter la crédibilité et le potentiel de sympathie des TPG et, qu'à terme, cela pourrait rapporter plus. Il est encore précisé que les réseaux suisses ont tous un système à 60' (ou alors à 120' pour les tickets régionaux) ; la limite étant justement fixée à 60 minutes pour éviter que l'on puisse faire un aller-retour avec le même billet. Le seul exemple connu, allant dans le sens souhaité, est celui de Lyon, où le billet est valable 90 minutes mais sans possibilité d'effectuer un aller-retour.
- Le président de la commission souhaiterait pouvoir disposer de différents scénarii concernant les hausses tarifaires. En particulier, il demande si la différence entre une augmentation des tarifs de 6,6% (telle que prévue par le Conseil d'Etat) et de 10% (telle qu'envisagée par le groupe Libéral) peut être chiffrée. La conseillère d'Etat lui répond que la différence de recette se monterait à environ 3,4 millions de francs. Il précise alors que le groupe Libéral proposera un amendement basé sur ce principe. Il s'agirait de réintégrer les Proxibus dans le contrat de prestations et de les financer par une hausse des tarifs qui passerait de 6,6% à 10%. Les Proxibus seraient financés en totalité par cette hausse supplémentaire. Il

précise qu'avec une hausse de tarif de 10%, les recettes augmentent de 5 millions de francs. Le coût des Proxibus étant actuellement de l'ordre de 3 millions de francs, si l'on ajoute le coût du nouveau Proxibus envisagé sur la rive droite, on n'est pas loin de l'opération blanche. Il rappelle encore que toutes les personnes auditionnées ont regretté la suppression des Proxibus.

- Un commissaire MCG informe que son groupe est aussi contre la suppression des Proxibus. Si, pour les Proxibus, à chaque fois qu'un client met 6 frs, la collectivité en met 50, il demande combien met la collectivité pour les abonnements P+R à 100 frs avec abonnement TPG compris ... Plus précisément, il demande s'il est possible d'augmenter les tarifs des P+R, car son parti estime que 110 frs est trop bon marché. La conseillère d'Etat annonce que cela a été fait la semaine précédente ; le prix étant passé à 150 frs. Elle estime que ce prix est tout à fait acceptable. Elle ajoute qu'une différenciation a été faite entre les P+R. Ceux qui fonctionnent bien sont à 150 frs, ceux qui sont en voie d'être rentabilisés sont à 130 frs et ceux qui ne fonctionnent mal seront à 90 frs ; ceci afin d'attirer les clients. Elle précise que 90 frs peut paraître peu, mais actuellement il n'y a personne ou presque. Elle souhaite donc tenter le coup en baissant les prix sur ces P+R afin de convaincre de nouveaux clients.
- Une députée du groupe des Verts informe que son groupe souhaite aussi déposer un amendement par rapport à la hausse des tarifs. Elle pense que l'augmentation prévue est un mauvais signal, alors que, par ailleurs, le contrat de prestations est excellent. Elle pense que ce contrat permettra enfin d'aller dans le sens d'un véritable report modal à Genève. Même si les Verts considèrent que les tarifs devraient rester inchangés sur les 4 ans du contrat de prestations, elle précise qu'il serait possible d'envisager un sous-amendement qui demanderait uniquement le report d'une année de la hausse tarifaire ; soit en décembre 2011, au moment de la mise en service du TCOB.
- Concernant la proposition Libérale d'une hausse des tarifs de 10% pour financer la réintroduction des Proxibus, un commissaire PDC souhaiterait que l'on puisse chiffrer quelle devrait être la participation des communes, si l'on décidait de limiter la hausse de 10% aux seuls Proxibus et non à l'ensemble du réseau. Dans l'attente d'une évaluation, il est rappelé que le coût de la réintroduction des Proxibus se monte à environ 3 millions de francs.
- La conseillère d'Etat attire l'attention de la commission sur ce qu'impliquerait concrètement la proposition Libérale. Selon les premiers

calculs, cela signifierait un billet à 3,80 frs et une augmentation de tous les abonnements qui ont été épargnés jusque là ; comme les abonnements juniors et pour personnes âgées. Elle remarque que les gens sont déjà fâchés avec une hausse à 6,6%, elle n'ose pas imaginer les réactions avec 10% ...

- Un député socialiste informe que son groupe serait plus favorable à l'amendement des Verts qu'à celui des Libéraux. Il demande à pouvoir disposer des différents amendements avant la prochaine séance afin que chaque groupe puisse se préparer au mieux.
- Un commissaire du MCG fait savoir que son groupe s'oppose à l'augmentation tarifaire, raison pour laquelle il se ralliera plutôt à l'amendement des Verts. Il ajoute que le groupe MCG est aussi contre la suppression des Proxibus et pense qu'un amendement, allant dans le sens de leur réintroduction, pourrait être examiné.
- Un député informe que le groupe Radical considère que tant le contrat de prestations que le projet de loi sont équilibrés et s'estime relativement satisfait. Il demeure attaché à la barrière psychologique du ratio de 50% et ne souhaite pas qu'elle soit dépassée. Toutefois, en tenant compte du fait que l'augmentation de l'offre est de 35%, il affirme que le groupe Radical est prêt à déroger à cette règle et accepter le contrat de prestations tel qu'il a été soumis à la commission. Il juge les augmentations tarifaires tout à fait acceptables. Il ajoute que le groupe Radical n'a pas d'amendement à proposer, mais étudiera toutes les propositions. Il annonce que les Radicaux refuseront tout amendement qui fera passer le ratio au-delà des 53%.
- La conseillère d'Etat tient à rappeler que le budget de l'Etat est un tout et que des arbitrages ont eu lieu au sein du Conseil d'Etat. Elle estime que le fait de rajouter 10 ou 15 millions par année n'est pas anodin. Elle pense qu'il faut réfléchir de manière globale et qu'une augmentation de la subvention cantonale pourrait avoir un impact sur d'autres politiques.

4.2. Propositions d'amendements, position des groupes et votes

Concernant les propositions d'amendements au PL 10699, le président informe que la commission n'a reçu formellement que les propositions du groupe des Verts (scénario 1 et scénario 2 / voir annexes 6) ; les propositions démocrates-chrétiennes devant encore être affinées. Pour les Libéraux, il précise que le groupe maintient sa proposition concernant la réintégration des Proxibus avec une augmentation supplémentaire des tarifs. Il explique que malheureusement ni les propositions PDC, ni les Libérales, n'ont été

transmises suffisamment tôt au département pour être chiffrées. Il cède la parole au PDC pour qu'il présente ses propositions.

Un député PDC explique que la question de la hausse des tarifs et de la suppression des proxibus a fait l'objet, tout récemment, d'une discussion en caucus et qu'il en ressort les positions suivantes :

- Concernant la hausse des tarifs, le constat est clair. Une augmentation de 6,6% se justifie mais elle intervient à un moment particulièrement inopportun. En effet, le réseau est en pleine transformation et la qualité des prestations s'en ressent fortement. De plus l'augmentation significative de l'offre, qui justifie en bonne partie la hausse des tarifs, ne sera vraiment effective que dans une année, lors de la mise en service du TCOB, du passage au concept des lignes et de l'amélioration des fréquences. Pour toutes ces raisons, le groupe PDC se ralliera au scénario 2 de l'amendement des Verts (augmentation tarifaire repoussée à décembre 2011).
- Au sujet des Proxibus, il apparaît assez clairement qu'il n'y a pas de raison de les supprimer pour certaines zones et de les conserver pour d'autres. Le PDC admet que, bien qu'ils soient largement déficitaires, il y a une certaine pertinence à les maintenir, car ils comblent un manque sur le plan des connexions transversales. Reste la question du financement et à ce sujet, le député rappelle que plusieurs magistrats communaux auditionnés n'ont pas fermé la porte à une contribution financière des communes. Il pense qu'il serait possible d'envisager un cofinancement de l'ensemble du réseau Proxibus. Le déficit serait assumé à 50% par les communes concernées et à 50% par les TPG. Le PDC propose un amendement dans ce sens tout en rappelant que cette proposition n'a malheureusement pas pu être chiffrée.

Concernant la seconde proposition d'amendement du PDC, le président fait remarquer que si l'on reprend le ratio de contribution habituel de 50%, la seconde moitié du déficit des Proxibus devrait se répartir à part égale entre les TPG et l'Etat (à savoir $\frac{1}{4}$ chacun). Il se livre à un rapide calcul : en divisant par deux le coût actuel des Proxibus qui se monte à 3,2 millions de francs, on arrive à 1,6 millions pour les communes et à 800'000 frs tant pour l'Etat que pour les TPG. Le député PDC confirme cette option en précisant qu'il n'y avait pas de volonté de changer la pratique actuelle de répartition entre l'Etat et les TPG.

Il est rappelé par le département que pour les Proxibus, le taux de couverture est de 10%, ce qui représente un déficit d'exploitation d'environ 2,9 millions et ceci uniquement pour les zones actuellement couvertes.

Le président précise que, si l'on souhaite rester dans la pratique actuelle, ces 2,9 millions de francs doivent être rajoutés sur la subvention de l'Etat, car ils ne sont pas couverts par des recettes ; la négociation avec les communes, en vue d'une éventuelle participation, n'ayant pas été entamée.

Un commissaire libéral fait remarquer que les gens tiennent vraiment aux Proxibus dans les communes et il propose d'explorer une autre piste de financement qui permettrait de les maintenir : il suggère d'approcher les fondations qui sont nombreuses à Genève et demande s'il y a un moyen d'envisager un partenariat avec le privé dans ce domaine.

La conseillère d'Etat répond que ces deux propositions concernant les Proxibus mériteraient d'être étudiées. Elle confirme que les communes tiennent à cette prestation et qu'elles sont prêtes à participer pour la maintenir. Elle ajoute que les communes ont souvent des propositions judicieuses pour les itinéraires qui permettraient, le cas échéant, des prestations plus restreintes. Elle pense que le Proxibus remplit une fonction de proximité et qu'il serait donc concevable de déléguer, au moins partiellement, cette tâche aux communes. Elle informe que les communes ont proposé de nombreux itinéraires tout au long des discussions qui paraissent être des solutions bien meilleures et moins coûteuses. Elle ajoute que la plupart de ces communes pourront payer le supplément et pourront également actionner des fondations. Elle pense que si la prestation devait disparaître de ce projet de loi, elle renaîtrait sous une autre forme.

Le commissaire libéral doute que de déléguer cette tâche aux communes soit le bon moyen. Toutefois, si on devait en arriver là, il considère que l'Etat ne devrait pas se désengager complètement. Il pense que l'Etat peut jouer un rôle dans la recherche de fonds privés et qu'il devrait conserver un certain contrôle.

Le président constate que des pistes intéressantes sont évoquées pour « sauver » les Proxibus mais qu'elles ne sont pas prêtes à être finalisées. Il pense donc qu'il faut s'en tenir au projet de loi et que la question du réseau des Proxibus et de son financement doit être traitée séparément, en travaillant sur un autre acte législatif.

Le commissaire libéral pense que c'est une bonne solution et il propose de le faire au moyen d'une résolution de la commission qui inviterait le Conseil d'Etat à entreprendre rapidement des démarches en vue de mettre en œuvre les pistes proposées.

Le député PDC soutien également le principe d'une résolution sur les Proxibus et annonce que son groupe est prêt à retirer sa proposition

d'amendement qui semble effectivement un peu prématurée, même si elle se justifie sur le fond.

Concernant la problématique des tarifs, la conseillère d'Etat souhaite attirer l'attention de la commission sur les conséquences d'un éventuel report de l'augmentation tarifaire prévue. Elle précise que ces conséquences sont à la fois pratiques et techniques. D'une part, le contrat UNIRESO a déjà été signé et les CFF ont déjà changé la programmation des automates. De plus, certains magazines, dont *Le Renard Sur La Lune*, ont déjà été imprimé ou sont en voie d'impression avec les nouveaux tarifs. Elle précise que 300'000 F de frais sont déjà engagés, uniquement du côté TPG. Pour les prestations CFF, elle estime qu'il serait problématique de revenir en arrière et, si ce devait être le cas, il faudra bien trouver une solution. Elle considère que ce sera difficile mais pas impossible. Le secrétaire général adjoint ajoute, qu'en l'état actuel, il n'est pas possible d'attendre et qu'il faut anticiper un certain nombre de modifications ; étant donné la lourdeur et les implications techniques d'un tel changement. Il précise que c'est pour cela que des frais sont déjà engagés.

Cette intervention du département, à ce stade des discussions, suscite de nombreuses réactions au sein de la commission. Plusieurs commissaires font part de leur incompréhension et de leur réprobation. Il en ressort en particulier les réflexions suivantes :

- le parlement, au travers du projet de loi qui lui est soumis, a son mot à dire sur les principaux éléments et sur les priorités d'un contrat de prestations et il doit pouvoir le faire jusqu'au bout ;
- si les contraintes techniques sont telles que des options du contrat de prestations doivent être anticipées de plusieurs mois, alors il est nécessaires que la commission puisse en disposer bien avant ;
- il faut relativiser le problème que représenterait une éventuelle rectification des tarifs annoncés à la baisse. On voit en effet mal les clients se plaindre d'une correction allant dans ce sens ...

La conseillère d'Etat précise que le but était d'informer sur l'état de la situation et non pas de bloquer les débats. Elle ajoute qu'il faut distinguer deux contrats : le contrat de prestations avec les TPG et le contrat UNIRESO qui a déjà été signé et qui mentionne les nouveaux tarifs. Elle confirme qu'il faudra le revoir en cas de modification des tarifs. Il lui paraît essentiel, le cas échéant, de bien préciser que les 7 millions supplémentaires seront destinés uniquement au maintien des tarifs actuels.

Un député Vert se demande s'il serait vraiment problématique que les CFF demandent d'avantage d'argent que les TPG, pendant une année, sur

certain trajets. Il pense que l'on devrait se limiter à subventionner les billets achetés auprès des TPG, ce qui éviterait des modifications pour les CFF. Il lui est répondu que toutes les solutions peuvent être imaginées, mais la solution proposée n'est pas idéale pour le client qui paierait un prix différent, pour le même trajet, suivant qu'il utilise un distributeur des CFF ou un automate des TPG.

La conseillère d'Etat pense que l'on pourrait aussi envisager que les clients qui se sentent lésés, en ayant payé 50 centimes de plus avec les CFF, gardent leur ticket pour se faire rembourser ; comme cela s'est fait pendant la période où les automates des TPG ne rendaient pas la monnaie. Elle pense que rien n'est insurmontable, mais qu'il est essentiel de bien faire ressortir dans le rapport (voilà qui est fait ...) que ces 7 à 8 millions supplémentaires sont bien destinés à ne pas augmenter les tarifs pendant la première année du contrat de prestations. Elle répète qu'elle devra ensuite revoir le contrat UNIRESO ; ce qui est de la compétence de l'exécutif.

Au terme de cette discussion, le président déclare qu'il souhaiterait arriver à un consensus concernant l'adoption du PL 10699. Dans ce sens, il précise qu'au cas où le principe d'une résolution sur les Proxibus était accepté, le groupe libéral retirerait son amendement. Avant de passer aux votes, il passe la parole aux groupes pour d'éventuelles déclarations.

Au nom du groupe radical, un député relève que ce contrat de prestations représente un gros travail et que des concessions ont été faites par le Conseil d'Etat et les TPG. Il trouve qu'il est acceptable, même s'il aurait souhaité que le ratio de 50% ne soit pas dépassé. Etant donné l'augmentation importante de l'offre, le groupe radical accepte que l'on puisse monter aux 53% prévus. Il informe que le groupe Radical votera ce projet de loi sans amendement, mais soutient l'idée de demander au Conseil d'Etat, par voie de résolution, un financement complémentaire pour réintroduire les Proxibus.

Un commissaire PDC fait savoir que son groupe est ouvert à sortir les Proxibus du contrat de prestations et à travailler à une résolution qui irait dans le sens d'une collaboration TPG-Etat-Communes. Il confirme donc que l'amendement concernant les Proxibus est retiré. Il ajoute également que le groupe PDC ne déposera pas d'amendement concernant la modification de la durée de validité du billet (passage de 1h à 1h30), comme cela avait été envisagé. Néanmoins, il reste dubitatif par rapport aux réponses données à ce sujet par le département et par les TPG et il annonce que le groupe PDC reviendra probablement sur cette question par une autre voie. Pour le reste, il précise que le groupe PDC votera le projet de loi avec l'amendement demandant sur le report d'une année de l'augmentation tarifaire ; ceci pour les raisons évoquées précédemment. Pour terminer, il tient à saluer l'important

travail qu'a nécessité l'élaboration du nouveau contrat de prestations et à relever que son parti soutien pleinement la volonté de poursuivre de façon significative l'accroissement de l'offre de transports publics à Genève.

Au nom de son groupe, un député socialiste relève avec satisfaction l'augmentation de l'offre qui va intervenir ainsi que les efforts qui seront encore fournis par la suite. Il remarque aussi que tout le monde en paie le prix aujourd'hui avec les immenses chantiers en cours, même si cela se fait pour le bien de tous. Concernant les Proxibus, il estime qu'ils peuvent être utiles en zone de campagne et que, malgré les difficultés de financement, des solutions doivent être trouvées pour les maintenir. A ce propos, il remercie le groupe Libéral d'avoir retiré sa proposition d'amendement et d'avoir proposé une résolution, comme solution alternative. Il aurait trouvé malvenu de faire payer l'ensemble de la collectivité pour seulement 27 000 personnes, avec une augmentation de tarifs de 10.3%. D'autre part, il informe que le groupe Socialiste suivra certainement l'amendement proposé par le groupe des Verts.

Une députée informe que les Verts sont très contents de ce contrat de prestations et de l'augmentation de l'offre ; ce qui montre que le Conseil d'Etat poursuit dans sa volonté de développer les transports publics. Elle souhaite que le transfert modal se poursuive. Elle estime que de mettre le financement des Proxibus en dehors de ce contrat de prestations est une bonne idée, puisqu'il y a encore des choses à négocier. Elle ajoute que les amendements proposés par les Verts sont clairs et qu'ils seront maintenus. Elle pense que le moment est en effet mal choisi pour augmenter les tarifs ; notamment du fait des nombreux chantiers en cours. Elle pense en revanche que le saut qualitatif annoncé pour fin 2011 peut justifier l'augmentation des tarifs à ce moment-là.

Le commissaire de l'UDC estime aussi que la solution de la résolution est une bonne idée pour tenter de réintroduire la totalité du réseau «Proxibus. Il se demande d'ailleurs si la zone qui subsiste dans le contrat de prestations ne devrait pas être aussi sortie pour être reprise dans la résolution. Par ailleurs, il informe que l'UDC est prêt à monter à un ratio 53% pour 2011-2014 et qu'il votera le projet de loi en l'état. Il pense que le report de la hausse tarifaire est une mauvaise idée, car il n'est pas convaincu que d'attendre l'accroissement de l'offre pour augmenter les tarifs soit la meilleure chose.

Un député MCG informe que son groupe était au départ contre toute augmentation de tarifs mais, en regardant de plus près ce projet de loi, il estime qu'il peut être voté. Il annonce toutefois que son groupe soutiendra également le report d'une année de l'augmentation tarifaire. Pour ce qui est des Proxibus, il est aussi favorable à la résolution proposée.

Le président reprend la parole au nom du groupe Libéral. Sur un plan plus général, il estime que ce contrat de prestations est globalement satisfaisant, avec une énorme augmentation qualitative et quantitative de l'offre, ce qui implique qu'il est nécessaire de mettre les moyens pour que le réseau fonctionne. Il répète qu'il souhaiterait que, dans une perspective de consensus, le projet de loi soit voté en l'état. Il précise, cette fois-ci, qu'en cas d'adoption de l'amendement des Verts, le groupe Libéral déposera quand-même son amendement visant à réintroduire le Proxibus et à le financer par une hausse supplémentaire de tarif. Il espère toutefois arriver à un vote sans amendement de ce projet de loi et passe encore la parole à la conseillère d'Etat.

La conseillère d'Etat rappelle que le contrat de prestations et le projet de loi ont été mûrement réfléchis. Elle précise que l'année 2011 permettra tout de même de proposer 9% d'offre supplémentaires : le tram ira d'abord jusqu'à Manor, puis jusqu'au CERN durant cette première année. Elle comprend bien les divers arguments avancés, mais affirme que ce projet a déjà été « raboté » au maximum. Pour ce qui est du Proxibus, elle estime que la proposition du député libéral de travailler sur une résolution est la meilleure et qu'il sera possible de renégocier avec les communes.

La parole n'étant plus demandée, le président met aux voix **l'entrée en matière sur le PL 10699** :

Vote d'entrée en matière sur le PL 10699

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'entrée en matière sur le PL 10699 est **acceptée à l'unanimité.**

Le président informe que l'on entre en procédure de vote article par article. Il donne lecture de l'art. 1 dans son entier (alinéas 1 et 2 compris).

Le président met aux voix **l'art. 1.**

Vote de l'art. 1

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 1 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 2, al. 1.**

Vote de l'art. 2, al. 1

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 2, al. 1 est **accepté à l'unanimité.**

Le président donne lecture de l'art. 2, al. 2.

Une députée informe que les Verts retirent leur première proposition d'amendement mais qu'ils maintiennent la seconde (scénario 2) ; à savoir la modification de la somme pour 2011 dans le but de permettre le report d'une année de la hausse tarifaire.

Le président demande s'il y a d'autres demandes d'amendements. Ce n'est pas le cas. Il confirme que le groupe Libéral déposera son amendement, au cas où l'amendement des Verts est accepté.

Le président met aux voix **l'amendement des Verts** à l'art. 2, al. 2, qui **visé à repousser d'une année l'augmentation tarifaire** en accordant un complément de subvention de 7 000 000 F aux TPG pour l'année 2011 :

² Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :

187 492 000 F en 2011

199 670 000 F en 2012

208 030 000 F en 2013

218 205 000 F en 2014

Vote de l'amendement des Verts

Pour: 8 (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)
Contre: 6 (2 R, 3 L, 1 UDC)
Abstention: 1 (S)

Cet amendement est **accepté à la majorité**

Le président met aux voix l'**amendement Libéral** à l'art. 2 al. 2 qui **vise à réintroduire les Proxibus en demandant une augmentation tarifaire de +10,3%** dès décembre 2010.

² Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :

176 300 000 F en 2011
197 100 000 F en 2012
205 600 000 F en 2013
216 200 000 F en 2014.

Vote de l'amendement Libéral

Pour: 6 (2 R, 3 L, 1 UDC)
Contre: 9 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)
Abstention: –

Cet amendement est **refusé à la majorité**

Le président met aux voix l'art. 2, al. 2, tel qu'amendé par la proposition des Verts.

Vote de l'art. 2, al. 2, ainsi amendé

Pour: 8 (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)
Contre: 5 (1 R, 3 L, 1 UDC)
Abstention: 1 (S)

L'art. 2, al. 2, ainsi amendé, est **accepté à la majorité**.

Le président met aux voix l'**art. 2, al. 3**.

Vote de l'art. 2, al. 3

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 2, al. 3 est **accepté à l'unanimité**.

Le président met aux voix l'**art. 2, al. 4**.

Vote de l'art. 2, al. 4

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 2, al. 4 est **accepté à l'unanimité**.

Le président met aux voix l'**art. 2, tel qu'amendé, dans son ensemble**.

Vote de l'art. 2, tel qu'amendé

Pour: 8 (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)

Contre: 6 (2 R 3 L, 1 UDC)

Abstention: 1 (S)

L'art. 2, tel qu'amendé, est **accepté à la majorité**.

Le président met aux voix l'**art. 3**.

Vote de l'art. 3

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 3 est **accepté à l'unanimité**.

Le président met aux voix **l'art. 4.**

Vote de l'art. 4

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 4 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 5**

Vote de l'art. 5

Pour: 13 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: 1 (UDC)

L'art. 5 est **accepté à la majorité.**

Le président met aux voix **l'art. 6.**

Vote de l'art. 6

Pour: 12 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 2 L, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: 2 (1 L, 1 UDC)

L'art. 6 est **accepté à la majorité.**

Le président met aux voix **l'art. 7.**

Vote de l'art. 7

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 7 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 8.**

Vote de l'art. 8

Pour: 12 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: 1 (L)

L'art. 8 est **accepté à la majorité.**

Le président met aux voix **l'art. 9.**

Vote de l'art. 9

Pour: 9 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: 5 (1 R, 3 L, 1 UDC)

L'art. 9 est **accepté à la majorité.**

Le président met aux voix **l'art. 10.**

Vote de l'art. 10

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 10 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 11.**

Vote de l'art. 11

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 11 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 12.**

Vote de l'art. 12

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 12 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 13.**

Vote de l'art. 13

Pour: 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 13 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 14.**

Vote de l'art. 14

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 14 est **accepté à l'unanimité.**

Le président met aux voix **l'art. 15.**

Vote de l'art. 15

Pour: 15 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre: –

Abstention: –

L'art. 15 est **accepté à l'unanimité.**

Arrivé au terme du deuxième débat et la parole n'étant pas demandée, le président met aux voix **le PL 10699, tel qu'amendé, dans son ensemble.**

Vote d'ensemble du PL 10699, tel qu'amendé en 2ème débat

Pour: 9 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG)

Contre: 6 (2R, 3 L, 1 UDC)

Abstention: –

Le PL 10699 ainsi amendé est **accepté à la majorité.**

5. Conclusion

Il est à relever pour terminer que l'ensemble de la commission se rejoint sur l'essentiel du projet de loi et du contrat de prestations 2011-2014. Elle a confirmé, en soutenant les choix et les priorités du contrat de prestations, la politique de développement des transports publics à Genève.

Même sur la question de l'utilité des Proxibus et de la nécessité de leur maintien, l'ensemble de la commission s'est retrouvée d'accord pour soutenir le principe d'une résolution devant permettre d'aboutir à une solution concertée avec les communes.

Un seul point sépare la majorité de la minorité, au terme des travaux de la commission : la question de l'augmentation tarifaire. Et même sur ce point, on peut affirmer qu'aucun groupe ne remet véritablement en question la justification d'une hausse des tarifs durant la période du nouveau contrat de prestations. Les tarifs n'ont pas bougé depuis de nombreuses années, les transports publics genevois sont bons marchés en comparaison inter-cantonale et, à fin 2011, avec la mise en service du TCOB et l'introduction du nouveau concept des lignes, la quantité et la qualité de l'offre vont s'améliorer de façon spectaculaire. Mais, cela ... dans une année seulement !

Et c'est finalement là que se situe la seule divergence, mais elle est d'importance, entre la majorité et la minorité de la commission. Elle porte sur l'opportunité d'une hausse des tarifs pour 2011 déjà. Et là, très clairement, Mesdames et Messieurs les députés, la majorité de la commission considère que le moment est fort mal choisi ; tant les perturbations du réseau et les conséquences sur la qualité des prestations sont importantes en cette période de grands travaux. Une hausse de tarifs, dans ce contexte, en décembre 2010 déjà comme cela a été envisagé, serait logiquement très mal perçue de la population genevoise et représenterait, sans aucun doute, un très mauvais signal en terme de promotion des transports publics dans notre canton.

Considérant ce qui précède, la majorité de la Commission des transports ne peut que vous recommander, Mesdames et Messieurs les députés, d'adopter le présent projet de loi (PL 10699), tel qu'il ressort des travaux de la commission.

ANNEXES

1. *Contrat de prestations 2011-2014 des TPG*
2. *Présentation du DIM*
- 3.1. *Présentation des TPG*
- 3.2. *Compléments d'information des TPG*
4. *Présentation de la Coordination transports et déplacements*
5. *Argumentaire de l'ATE*
- 6.1. *Proposition d'amendement des Verts (Scénario 1)*
- 6.2. *Proposition d'amendement des Verts (Scénario 2)*
7. *Simulation financière de la DGM*

Projet de loi

(10699)

relatif à la ratification du contrat de prestations 2011-2014 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2011-2014 conclu entre l'Etat et les TPG est ratifié.

² Un exemplaire certifié conforme du contrat de prestations est déposé à la Chancellerie d'Etat où il peut être consulté.

Art. 2 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'exploitation et tranches annuelles

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, répartie en tranches annuelles, sur la base des rubriques mentionnées dans l'annexe 7.

² Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :

187 492 000 F en 2011

199 670 000 F en 2012

208 030 000 F en 2013

218 205 000 F en 2014.

³ Cette indemnité est inscrite au budget de fonctionnement sous la rubrique 06.03.50.00-363.0.0113.

⁴ Conformément à l'article 25, alinéa 2, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants figurant à l'alinéa 1 ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 4, alinéa 2, 6, 10, 13, 24, alinéa 2, 25, alinéas 2 et 3, et 26 du contrat de prestations.

Art. 3 Subventions non monétaires

¹ Les TPG bénéficient de subventions non monétaires sous forme de prestations en nature, à savoir :

- a) les droits de superficie, d'un montant de 907 000 F par an, pour les années 2011 à 2014 (inscrite en charges au budget de fonctionnement sous la rubrique 06.03.50.00-363.1.0126);
- b) le droit d'utilisation des infrastructures ferroviaires (droit de sillon), d'un montant de 12 046 460 F par an, pour les années 2011 à 2014 (inscrite en charges au budget de fonctionnement sous la rubrique 06.03.50.00-363.1.0125).

² Ces subventions non monétaires sont des estimations validées par le département des constructions et des technologies de l'information, et peuvent faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, la croissance du réseau TPG, une modification du contrat de superficie, ou des évolutions du droit fédéral.

³ La contrepartie de la charge non monétaire est comptabilisée au département des constructions et des technologies de l'information, soit au budget de fonctionnement sous les rubriques 05.04.07.20-427.1.5255 (a) et 05.05.02.00-427.1.5254 (b).

Art. 4 Clause conditionnelle

En cas de participation au financement par d'autres entités, les montants figurant à l'article 2, alinéa 2, sont réduits d'autant.

Art. 5 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissement

Les TPG prévoient d'assumer le financement des montants d'investissement suivants, répartis en tranches annuelles :

255 509 673 F en 2011

23 345 073 F en 2012

107 294 846 F en 2013

6 593 371 F en 2014

Art. 6 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé par une caution simple à garantir le remboursement d'un ou des prêts à hauteur de 392 742 963 F en faveur des TPG pour l'acquisition des investissements, conformément aux exigences du contrat de prestations 2011-2014, mentionnés à l'article 5.

² Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

Art. 7 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 8 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 9 Emprunts

Le Conseil d'Etat est autorisé à approuver des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'article 6 de la présente loi, conformément aux articles 31, alinéa 2, et 37, lettre h, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, si en cours de contrat il s'avère que les TPG doivent :

- a) investir pour le financement de projets structurants des montants plus importants que ceux prévus dans l'enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements du contrat de prestations 2011-2014;
- b) procéder à des emprunts en vue du financement de projets structurants liés au prochain contrat de prestations et qui entrent dans le cadre du prochain plan directeur des transports collectifs.

Art. 10 Modification du contrat de prestations

¹ Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

² L'annexe 6 peut être adaptée d'entente entre les parties, conformément à l'article 23 du contrat de prestations.

Art. 11 Contrôle interne

Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévu par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

Art. 12 Relation avec le vote du budget

L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

Art. 13 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, et à l'article 18, chiffre 2, du contrat de prestations, par le département compétent.

Art. 14 Lois applicables

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, à l'exception de ses articles 36 à 42, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance administrative et financière et l'évaluation des politiques, du 19 janvier 1995.

Art. 15 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.



stpg

Contrat de prestations 2011-2014

entre

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par

Madame Michèle Künzler,

Conseillère d'Etat en charge du département de l'intérieur et de la mobilité (ci-après : le département),

d'une part

et

- **Les Transports Publics Genevois (ci-après : les TPG)**

représentés par

Monsieur Roland Bonzon, Directeur général

et

Monsieur Patrice Plojoux, Président du Conseil d'administration

d'autre part

TITRE I - Préambule*Introduction*

1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par voie du département de l'intérieur et de la mobilité, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 de la LIAF.

But des contrats

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat de Genève ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
- définir les prestations offertes par les TPG ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

Principe de proportionnalité

3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :

- le niveau de financement de l'Etat de Genève par rapport aux différentes sources de financement des TPG;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève ;
- les relations avec les autres instances publiques.

Principe de bonne foi

4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.

J M K (2)

TITRE II - Dispositions générales**Article 1***Bases légales et conventionnelles*

Les bases légales et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF - RS 742.141.1);
- la loi fédérale sur le transport des voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 742.40), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11);
- l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs, du 11 novembre 2009 (OIRTV - RS 745.16);
- l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OCFIF - RS 742.120);
- l'ordonnance sur les horaires, du 11 novembre 2009 (OH - RS 745.13);
- l'ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, du 4 novembre 2009 (OVid-TP - RS 742.147.2);
- la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, dont l'entrée en vigueur est prévue au 1^{er} janvier 2011 (LOST);
- l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OASF - RS 742.141.2);
- la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, du 20 mars 2009 (LEnTR - RS 744.10);
- la loi sur la durée du travail, du 8 octobre 1971 (LDT RS 822.21);
- l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail, du 26 janvier 1972 (OLDT - RS 822.211);
- la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), et son ordonnance d'exécution, du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11);
- l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21);
- la loi fédérale sur les entreprises des trolleybus, du 29 mars 1950 (RS 744.21) ;
- la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20) ;
- la Constitution de la République et Canton de Genève, du 24 mai 1847 (Cst -GE - rsGE A 2 00);
- la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG - rsGE H 1 55);
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau - rsGE H 1 50);
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21 - rsGE A 2 60);
- la loi instituant deux fonds pour le développement des



- énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (LFDER - rsGE L 2 40);
- le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG - rsGE H 1.55.04);
- le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs adopté le 7 octobre 2009 par le Conseil d'Etat;
- la résolution portant sur le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs, adoptée par le Grand Conseil le 28 mai 2010;
- le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs modifié selon la résolution suscitée, et adopté le 23 juin 2010 par le Conseil d'Etat;
- la déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002);
- la concession de zone n° 85 délivrée par l'Office fédéral des transports, du 18 décembre 2007;
- la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 31 mai 2006 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
- la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995 (LGAF - rsGE D 1 10).

Article 2

Cadre du contrat

Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau performant des transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine, offrant une véritable alternative au transport privé, et assurant à l'entreprise une autonomie de gestion. Il règle également les modalités techniques et financières entre les parties dans le but d'exploiter les lignes de transports publics, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire UNIRESO sur la base d'une commande de l'Etat de Genève, formalisées dans le présent contrat.

Dans ce but, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers, à maintenir des tarifs accessibles au plus large public et à améliorer le transfert modal dans le Canton de Genève et la région, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

Article 3

Bénéficiaire

Les TPG, en tant qu'établissement de droit public genevois, ont comme but légal, tel que défini à l'article 1 alinéa 1 de la LTPG, de mettre à disposition de la population du canton de Genève, dans le cadre d'un contrat de prestations conclu avec l'Etat, un réseau de communications exploitées régulièrement, pour le transport des voyageurs et de pratiquer une politique tarifaire incitative.

Titre III - Engagement des parties

Article 4

Prestations attendues du bénéficiaire

1. En vertu du présent contrat, les TPG doivent fournir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

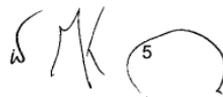
A. L'offre quantitative de référence est décrite dans cinq documents traitant :

- de la structure du réseau (cf. **annexe 1**) ;
- du plan du réseau (cf. **annexe 2**) ;
- des intervalles de passage de référence des véhicules (cf. **annexe 3**) ;
- de la capacité des véhicules (cf. **annexe 4**) ;
- de la déclinaison de l'offre par année (cf. **annexe 5**).

B. L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par l'Etat de Genève, au sens de l'article 49 alinéa 2 LCdF, cela par période d'horaire de mi-décembre de chaque année à mi-décembre de l'année suivante.

Les indemnités versées aux TPG par les collectivités publiques, en raison de leurs commandes annuelles de prestations sont complétées par l'Etat de Genève à l'effet de couvrir la totalité de l'excédent des charges afférentes à l'offre de trafic régional.

C. L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. L'Etat paie lesdites prestations sur présentation des factures des TPG. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence.



D. Les lignes D, F et Y ne sont pas incluses dans le périmètre du présent contrat. Néanmoins, elles font partie intégrante des charges des TPG mais sont couvertes par une subvention spécifique du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), autorité organisatrice à qui la responsabilité de l'organisation de ces lignes a été transférée par l'Etat de Genève.

*Objectifs, indicateurs,
tableau de bord*

2. Afin de mesurer si les prestations définies ci-dessus sont conformes aux attentes du département, des objectifs et des indicateurs de performance ont été préalablement définis et figurent dans le tableau de bord annexé au présent contrat (cf. **annexe 6**).

Les objectifs définis et intégrés au tableau de bord sont de nature quantitative, environnementale et financière.

Les TPG poursuivent également les objectifs fixés dans la loi sur le réseau des transports publics, et ceux fixés dans le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs les concernant.

Lorsqu'il ressort des indicateurs que les TPG ne respectent pas les objectifs fixés dans le tableau de bord annexé au présent contrat, le département leur en fait sans tarder l'observation, soit à l'occasion d'une séance de coordination, soit par écrit.

Les TPG devront alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour revenir se conformer au présent contrat.

Si sur la base du rapport de réalisation de l'offre, il s'avère que l'objectif de la prestation n'est pas atteint conformément au présent contrat, les TPG subiront une pénalité, applicable au montant de la subvention des prestations des TPG. Cette pénalité sera calculée selon les modalités de l'**annexe 6**, et déduite d'un versement mensuel suivant du département.

Pour les indicateurs dont l'Etat de Genève partage la responsabilité avec les TPG, un cahier des charges des prestations de chacune des parties est établi annuellement et annexé au rapport d'étape. Si l'Etat de Genève ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat, des objectifs qui lui sont attribués dans ce cahier des charges.

*Cas fortuits et de force
majeure*

3. Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs cibles prévues dans l'offre quantitative lors de la survenance des cas fortuits ou de force majeure (ex. pandémie). Il en va de même en cas de grève. Les TPG doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.

En cas de grève, les TPG doivent fournir au minimum une offre atteignant le tiers de celle programmée aux

5  6 

heures de pointe sur les lignes principales (zone tarifaire 10) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (zones tarifaires 81 à 87). (ci-après : « service minimum »). Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance.

En cas d'impossibilité pour les TPG d'effectuer un service minimum, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer celui-ci.

Article 5

Coûts et tarifs

Les TPG s'engagent à une maîtrise des coûts, ainsi qu'à une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale permettant de garantir des prestations de qualité au meilleur prix.

Les TPG appliquent les tarifs fixés dans le contrat de prestations conclu entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale de Genève, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur des transports publics 2011-2014.

Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.

Article 6

Engagements financiers de l'Etat

L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser aux TPG une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation d'offre de transport prévue par le présent contrat.

Les montants engagés sur quatre années sont les suivants :

Année 2011	: Fr. 180'492'000
Année 2012	: Fr. 199'670'000
Année 2013	: Fr. 208'030'000
Année 2014	: Fr. 218'205'000

Ce montant comprend, en application du contrat de prestations UNIRESO 2011-2014, les indemnités relatives à la Communauté tarifaire intégrale de Genève à hauteur de :

Année 2011	: Fr. 13'528'000
Année 2012	: Fr. 14'056'000
Année 2013	: Fr. 14'605'000
Année 2014	: Fr. 15'175'000

W MK

Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de financement est exécutoire.

L'indexation décidée par le Conseil d'Etat donne également lieu à une augmentation de l'indemnité. Ce complément est calculé sur la masse salariale de l'entité et est couvert entièrement par l'Etat, celui-là étant déterminé sur la base des derniers états financiers approuvés ou, en cas de changement important, sur la base du dernier budget élaboré.

Article 7

Subventions tacites

Les TPG bénéficient de subventions non monétaires sous forme de prestations en nature, à savoir :

- les droits de superficie, d'un montant de Fr. 907 000.- par an, pour les années 2011 à 2014.
- le droit d'utilisation des infrastructures ferroviaires (droit de sillon), d'un montant de Fr. 12 046 460.- par an, pour les années 2011 à 2014.

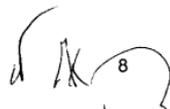
Ces subventions non-monétaires sont des estimations validées par le département des constructions et des technologies de l'information, et peuvent faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, la croissance du réseau TPG, une modification du contrat de superficie, etc.

Article 8

Plan financier pluriannuel

Un plan financier pluriannuel pour l'ensemble des activités/prestations des TPG figure à l'**annexe 7**. Ce document fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi qu'un budget des investissements et un budget de fonctionnement.

Ce plan doit notamment permettre la détermination de l'indemnité versée par l'Etat aux TPG et ses différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG. Il représente également la base pour le montant total à hauteur duquel une garantie du canton (caution simple) peut être octroyée en faveur des TPG pour le financement des investissements sur les marchés financiers.



Article 9*Rythme de versement
de l'indemnité*

Un douzième de la tranche annuelle est versée mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les échéances de paiement sont respectées en conformité avec la loi autorisant le Conseil d'Etat à pourvoir aux charges du budget de fonctionnement ainsi qu'aux dépenses du budget d'investissement jusqu'à promulgation du budget administratif de l'Etat de Genève (loi dite des "douzièmes provisoires").

Article 10*Infrastructures
immobilières*

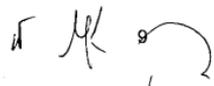
L'Etat de Genève, soit pour lui le département des constructions et des technologies de l'information, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 de l'arrêté régissant le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987.

Les TPG en assurent l'entretien et le renouvellement, aux frais de l'Etat de Genève, soit pour lui le département des constructions et des technologies de l'information. Ce dernier s'engage à verser aux TPG, sur la base d'une part, d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année, et des factures inhérentes aux travaux effectivement effectués d'autre part, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures actuelles. Le département des constructions et des technologies de l'information s'engage également à régler les factures dans les 15 jours suivant leur réception. Les TPG en tiennent un décompte annuel.

Les TPG assurent seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipement. Dans ce cas, l'article 24 ch.3 du présent contrat est applicable.

Les concessions relatives aux infrastructures sont octroyées aux TPG par la Confédération.

En application du Règlement sur la location de canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, du 20 décembre 2006 (RLCan - rsGE L 1 10.18), des canalisations sont louées aux TPG. Ces derniers sont exonérés de la taxe y relative, en vertu de l'article 3 lit. d du Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des



Transports publics genevois, du 14 décembre 1987
(CCTPG - rsGE H 1 55.04).

Article 11

*Plan directeur du réseau
des transports collectifs*

L'Etat de Genève s'engage à collaborer avec les TPG pour la préparation du futur plan directeur du réseau des transports collectifs, 2015-2018.

Article 12

Offre complémentaire

L'offre fournie par les TPG en complément de l'offre de référence fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'Etat de Genève ne procède à aucune indemnisation envers les TPG pour cette prestation d'offre complémentaire.

Les nouveaux contrats à caractère provisoire ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

Article 13

*Mises en appel d'offres
et adjudication*

L'Etat de Genève s'engage à consulter les TPG avant toute mise en appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.

Dans le cas d'éventuelles mises en appel d'offre de l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat de Genève s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.

En cas d'une diminution de l'offre, en cours de contrat, suite au transfert de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à un autre opérateur de transport, l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice direct et indirect subi, tel que le manque à gagner et les intérêts sur les emprunts contractés. L'Etat de Genève s'engage par ailleurs à prendre toute disposition utile et possible concernant le personnel excédentaire, par exemple sa reprise par le nouvel exploitant.

Article 14

*Amélioration durable
des conditions de
circulation*

L'Etat de Genève respectivement, la direction chargée de la mobilité, prend toutes mesures utiles, afin de favoriser les transports publics tout en respectant la



complémentarité des autres modes de transport, permettant ainsi d'améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, dans le but de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation.

L'Etat de Genève s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.

A cet effet, les TPG et la direction en charge de la mobilité élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés.

Ledit cahier des charges est une annexe au rapport d'étape, et est approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

L'Etat de Genève associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de la circulation sur leur territoire.

Article 15

Conditions de travail

Les TPG sont tenus d'observer les lois, règlements et les éventuelles conventions collectives applicables en matière notamment de salaire, d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.

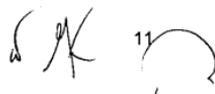
Les TPG tiennent à disposition du département leur organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.

Article 16

Développement durable

Les TPG s'engagent à ce que les objectifs qu'ils poursuivent et les actions qu'ils entreprennent s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'Agenda 21, du 23 mars 2001.

La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes de développement durable.



Article 17*Système de contrôle interne*

Les TPG doivent maintenir un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat de Genève.

Article 18*Reddition des comptes et rapports*

1. Les TPG, en fin d'exercice comptable mais au plus tard le 25 mars de l'année suivant la date de clôture du dernier exercice, fournit au département, ses états financiers révisés conformément aux directives d'application des IPSAS (DiCo-GE), le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes; les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que des annexes explicatives. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n seront présentés pour chaque rubrique, en regard des budgets de l'année n, du plan financier n et des comptes n-1.

Les TPG rendent au plus tard le 15 mai, un rapport annuel de réalisation de l'offre (autrement appelé, rapport d'exécution du contrat) - comprenant le rapport d'activité - reprenant les objectifs et les indicateurs de performance figurant dans le tableau de bord ;

Au 30 septembre de l'année précédent le prochain exercice comptable, les TPG devront remettre au département :

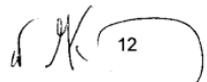
- le rapport d'étape;
 - le budget
- (cf. annexe 8)

Contrôle périodique

2. En application de l'article 22 LIAF portant sur le contrôle périodique, le département rédige pour le compte du Conseil d'Etat à l'attention du Grand Conseil, un rapport sur le budget, ainsi qu'un rapport sur les comptes, tous deux sur la base des différents documents cités au ch. 1 du présent article.

Article 19*Traitement des bénéfices et des pertes*

Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément à l'article 18 est réparti entre l'Etat de Genève et les TPG selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article.



Une créance reflétant la part restituable à l'Etat de Genève est constituée dans les fonds étrangers des TPG. Elle s'intitule « Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par les TPG est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée » figurant dans ses fonds propres.

Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant au 4^{ème} paragraphe du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.

Les TPG conservent 50 % de leur résultat annuel. Le solde revient à l'Etat de Genève. Ce pourcentage est conforme à la volonté du Grand Conseil, selon laquelle la totalité des contributions cantonales doit être équivalente ou inférieure à la totalité des produits des TPG.

A l'échéance du contrat, les TPG conservent définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat de Genève.

A l'échéance du contrat, les TPG assument leurs éventuelles pertes reportées.

Article 20

Traitement de la réserve Au terme de la quatrième année du présent contrat de prestations (soit le 31 décembre 2014), la totalité de la réserve des TPG acquise au 31 décembre 2010 (hors revalorisation IPSAS intervenue en 2007) aura été utilisée pour compenser les pertes annuelles du présent contrat (2011-2014) pour autant que les liquidités le permettent.

Article 21

Bénéficiaire direct

Conformément à l'art. 14 al. 3 de la LIAF, les TPG s'engagent à être les bénéficiaires directs de l'indemnité. Toutefois, comme il est explicitement prévu à l'article 1 alinéa 5 de la LTPG et à l'article 19 alinéa 2 n) LTPG, et dans les limites prévues, les TPG peuvent verser des prestations pécuniaires à des tiers (en ce compris, des filiales).

5 JK 13

Article 22*Communication*

Toute publication, campagne d'information visée ci-dessous, propre aux TPG auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur.

Les supports visés sont les suivants :

- **Rapport annuel de gestion** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
- **Faits marquants et chiffres clés** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
- **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.

Le présent article définit les conditions particulières applicables aux TPG, l'**annexe 9** fixant les conditions générales d'utilisation du logo.

Le logo se situera en 2^{ème} ou 3^{ème} de couverture.

Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.

Titre IV - Suivi et évaluation du contrat**Article 23***Objectifs, indicateurs, tableau de bord*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs de performance.

Ces indicateurs de performance mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des destinataires), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficience (amélioration de la productivité).

Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et

établis en lien avec la pratique de terrain.

Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 6** du présent contrat, et pourra être modifié d'entente entre les parties.

*Actions et
responsabilités de l'Etat
de Genève*

2. Les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés, font l'objet du cahier des charges mentionné à l'article 4 ch.2 du présent contrat.

Article 24

*Suivi et évaluation du
contrat*

1. Conformément à l'article 12 du règlement d'application de la LIAF, les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
 - veiller à l'application du contrat;
 - évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par les TPG;
 - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.

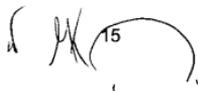
Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF et décrit à l'article 18 ch. 2 du présent contrat.

Pénalités

2. Les TPG sont tenus d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance, la valeur cible calculée selon l'**annexe 6** du présent contrat.

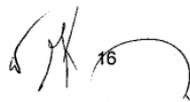
Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou ne l'est que partiellement, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 6**, et les prestations financières de l'Etat de Genève sont diminuées en conséquence. Si l'Etat ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat des objectifs qui lui sont attribués.

L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 31 août suivant la remise des documents prévus à l'article 10. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice de l'année de l'évaluation.

 15

Article 25

- Modification du contrat*
1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de la loi de financement qui ne peuvent être modifiées.
- En cas d'événements exceptionnels et prératant la poursuite des activités des TPG ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.
- Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département.
- Modification de l'offre*
2. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate des TPG au département.
- Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres aux TPG, le département est en droit de réduire sa contribution financière.
- Toutes prestations supplémentaires décidées par les TPG dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière des TPG envers l'Etat de Genève.
- Modification de l'offre demandée par le département*
3. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. La contribution financière due par le département aux TPG est dans cette hypothèse adaptée en conséquence d'entente entre les parties sur la base des principes appliqués pour définir la contribution forfaitaire fixée à l'article 5 du présent contrat.
- Si, à la suite d'une diminution de l'offre de référence TPG demandée par l'Etat en cours de contrat, les TPG sont contraints de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.



Article 26*Adaptation de la subvention*

Les cas nécessitant une adaptation de la subvention sont les suivants :

- a) Le prix du carburant est fixé à 1.50 Fr hors taxes, prix de gros, par litre. En cas de baisse ou de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 20 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours subira une adaptation ;
- b) En cas d'augmentation tarifaire en cours de contrat, la subvention subira une baisse à partir de la mise en place effective de l'augmentation, et cela, jusqu'au terme du contrat, sauf dans les cas visés aux lettres a) et e) du présent article où elle servira à compenser la nécessité d'une augmentation de la subvention.
- c) Dans l'éventualité où les TPG ne procèdent pas aux investissements prévus dans le plan financier pluriannuel, l'indemnité se verra réduite en conséquence à hauteur des amortissements et intérêts financiers ainsi économisés, dès l'exercice suivant ;
- d) Si pour des raisons propres aux TPG, un écart négatif est constaté entre la valeur absolue cumulée de l'offre planifiée dans le présent contrat et celle signalée dans les rapports d'étape annuels, l'Etat de Genève peut décider de modifier la tranche budgétaire annuelle.
- e) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans d'autres situations, telles que la nécessité pour les TPG de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer l'implémentation de dispositions de droit fédéral (ex. Réforme chemins de fer II, LOST, PL sur les caisses de pension, Péréquation) ou cantonal.

5 HK 17

Titre V - Dispositions finales**Article 27***Règlement des litiges*

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.

En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.

A défaut d'un accord ou en cas d'échec de la médiation, le litige peut être porté devant le tribunal administratif du canton de Genève par la voie de l'action pécuniaire.

Article 28*Résiliation du contrat*

Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:

- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
- b) les TPG n'accomplissent pas ou accomplissent incorrectement leur tâche malgré une mise en demeure;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

La résiliation s'effectue par écrit dans un délai de deux mois, pour la fin d'un mois.

Article 29*Entrée en vigueur,
durée du contrat et
renouvellement*

Le contrat entre en vigueur au 1^{er} janvier 2011, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2014.

Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.

 18

Pour la République et canton de Genève

représentée par

Michèle Künzler

Conseillère d'Etat en charge du département de l'intérieur et de la mobilité

Date : 1 juillet 2010

Signature



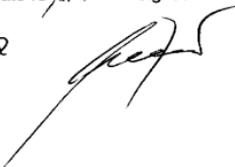
Pour les Transports publics genevois

représentés par

Roland Bonzon
Directeur général

Date : 5 juillet 2010 Signature

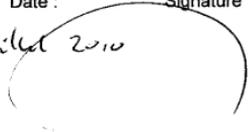
er



Patrice Plojoux
Président du Conseil d'administration

Date : Signature

5 juillet 2010



Contrat de prestations des TPG 2011-2014

Commission des transports du Grand Conseil
31 août 2010



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction Générale de la Mobilité

31.08.2010 - Page 1

Contexte d'élaboration du contrat TPG

- Bilan du contrat de prestation 2007-2010
- Développement de Genève : quelques chiffres
- Croissance de l'offre TPG prévue
- Demandes du Grand Conseil



31.08.2010 - Page 2

Bilan du Contrat de prestations 2007-2010

Objectifs	Objectif 2010	Réalisé 2010	Atteinte des cibles
Offre	+ 25% par rapport à 2006 + 50% par rapport à 2002	+ 22% par rapport à 2006 + 50% par rapport à 2002	Difficulté pour atteindre la cible sur la période du contrat en raison du retard sur le TCMC. Atteinte de l'objectif de +50% par rapport à 2002.
Fréquentation	+ 20% par rapport à 2006	+ 35% par rapport à 2006	Bonne adéquation entre l'offre mise en place et la demande. 2007 et 2008 = +10% par an
Vitesse commerciale	+ 1km/h par rapport à 2006	+ 0.55 km/h par rapport à 2006	Atteinte des cibles les 2 premières années. Depuis 2009, chute de la vitesse en raison de la multitude de travaux sur le réseau.
Ratio de contributions cantonales	50.8%	51.5% (budget 2010)	Difficulté pour atteindre la cible notamment en raison du tassement des recettes



Développement de Genève : Enjeux

2002 – 2009 : **+ 30 000 habitants**
+ 40 000 emplois
+ 7% E-S dans le Canton (2002 – 2005)

Projections 2020

- Canton : **+ 32 000 habts** (par rapport 2010)
+ 30 000 empl. (par rapport 2010)
- Agglo FVG : **+ 120 000 habts** (par rapport 2005)
+ 65 000 empl. (par rapport 2005)



Croissance de l'offre TPG : perspectives

2'510 millions de PK  + 35%  3'386 millions de PK

2010 2014

Répartition de cette croissance :

- Trolleybus : 4%
 - Autobus : 30.2%
 - Tramways : 65.8%
- } **70 % incompressible**
- TCMC, TCOB
 - Nouveaux quartiers



Demandes du Grand Conseil

- Renforcement de la desserte des zones industrielles et artisanales
- Ratio de contribution cantonale de l'ordre de 50%

=> Nécessité de faire des choix



Offre de transport 2011 – 2014

Principales évolutions

- Tramway
- Trolleybus
- Autobus lignes urbaines
- Autobus lignes secondaires et régionales

+ Suppression du Proxibus (sauf dans le Mandement)

+ Prise en charge de l'offre complémentaire

(financée auparavant par les communes)



Principales évolutions Trams 2011-2014

Mise en service du TCMC au CERN | **Mai 2011**

Mise en service du TCOB | **Déc. 2011**
et du système d'exploitation à 3 lignes

Amélioration des fréquences	Déc. 2012	Déc. 2013
Ligne 12	3.5' → 3.3'	3.3' → 3'
Ligne 13	5.3' → 5'	5' → 4'
Ligne 14	5.3' → 5'	5' → 4.5'

Prolongement à Bernex-Vailly | **Déc. 2013**



Principales évolutions Trolleys 2011-2014

Nouveaux terminus à Onex-cité (lignes 2 et 19) à Eaux-Vives (ligne 10)	Déc. 2011
---	------------------

Amélioration des fréquences	Déc. 2011
Lignes 2, 6, 7, 19	8' → 7.5'
Ligne 3	5' → 4'
Ligne 10	7.5' → 6'

Prolongement ligne 2 jusqu'à Cressy	Déc. 2012
--	------------------

Prolongement lignes 6 et 19 jusqu'à la ZI Tuillière	Déc. 2013
--	------------------



Principales évolutions lignes urbaines 2011-2014

Amélioration des fréquences	Déc. 2011	Déc. 2012	Déc. 2013
Ligne 5	---	8' → 5'	5' → 4.5'
Ligne 8	6' → 5.5'	5.5' → 5'	5' → 4.5'
Ligne 9	6' → 5.5'	5.5' → 5'	5' → 4.5'
Ligne 1	---	---	6' → 5'
Ligne 22	12' → 11'	11' → 10'	---
Ligne 23	---	---	12' → 10'
Ligne 57	15' → 10'	---	---



Principales évolutions lignes urbaines 2011-2014

Desserte des zones industrielles Renforcement des fréquences de la ligne 57	Déc. 2010
Prolongement ligne 5 jusqu'au P+R Sous Moulin (à la place des 20 et 27)	Déc. 2011
Prolongement de la ligne 9 jusqu'au Lignon	Déc. 2011
Mise en place de la ligne 22 en boucle	Déc. 2011
Prolongement de la ligne 21 (ex-11) jusqu'à Troinex	Déc. 2011



Principales évolutions lignes secondaires et régionales 2011-2014

Amélioration des fréquences (15') lignes 43 et S	Déc. 2010
Réorganisation des lignes K, L et S	Déc. 2011
Prolongement de la ligne 33 jusqu'à Puplinge, de la ligne 31 jusqu'à Lullier, de la 41 jusqu'à Loëx	Déc. 2011
Réorganisation de la desserte de Bardonnex	Déc. 2011
Amélioration des fréquences (15') lignes 31-33-A-B-C	Déc. 2011
Amélioration des fréquences (15') lignes G-Z	Déc. 2012



Le Contrat de prestations 2011-2014

- Investissements nécessaires;
- Chiffrage du coût de l'offre de transport;
- Evolution des produits (hausse tarifaire de 6,6% en décembre 2010);
- Subventions cantonales annuelles;
- Indicateurs de suivi du contrat et système de pénalités;
- Suivi du contrat (tableau de bord, planning de restitution des documents contractuels).



Investissements TPG 2011-2014

Total: 393 MFCH

1. Bâtiments et installations fixes : 41 millions

- Bâtiments : 25 millions

=> PL spécifique pour Dépôt En Chardon (libération pointe de la jonction)

- Projet billettique: 16 millions

2. Equipements, Machines et autres immobilisations : 11 millions

3. Matériel roulant et équipement : 325 millions

- Tram: 42 rames (218 millions)

- Trolleybus: renouvellement 29 véh. + augmentation de l'offre 11 véh. (50 millions)

- Autobus: renouvellement 67 véhicules + augmentation de l'offre 20 véh. (51 millions)

- Divers: équipements embarqués (6 millions)

4. Informatique, système information, bureautique, mobilier : 16 millions



Charges d'exploitation

En kchf	Budget 2010	Budget 2014	%
Frais de Personnel	201'771	233'016	15.5%
Frais de véhicules	29'700	30'561	2.9%
Frais de bâtiments	5'885	7'415	26.0%
Contributions tacites	12'010	12'953	7.9%
Sous-traitance	22'215	31'064	39.8%
Autres	22'354	31'607	41.4%
Amortissements *	32'000	48'798	52.5%
Résultat Financier *	-14'481	-17'439	20.4%
Total charges hors tacites	313'927	383'369	22.1%

Evolution de l'offre (en mio pl*km)	2'510	3'385	34.9%
--	-------	-------	--------------

* Hors dépôt En Chardon


 Département de l'intérieur et de la mobilité
 Direction Générale de la Mobilité

31.08.2010 - Page 15

Evolution des produits (hors contribution cantonale)

En kchf	Budget 2010	Budget 2014	%
Revenu des transports	129'364	154'230	19.2 %
Contribution de la Confédération	8'670	8'700	0%
Contribution communes et tiers	4'162*	4'132**	-
Produits d'exploitation divers	2'712	7'745	+ 185.6 %

* Hors GLCT

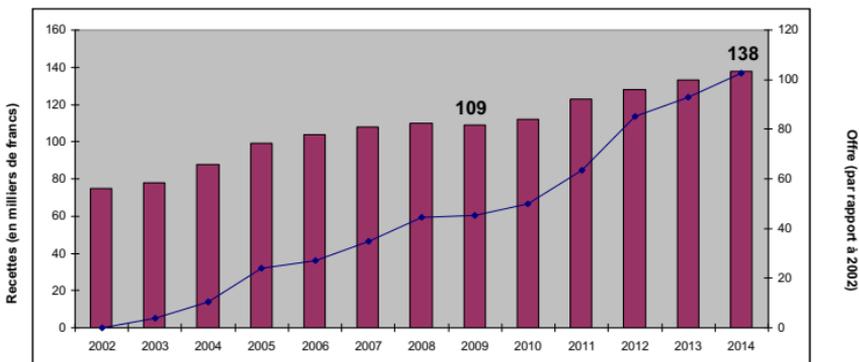
** Y compris GLCT



31.08.2010 - Page 16

Recettes d'exploitation TPG

Bases estimations recettes : **Hausse tarifs décembre 2010 (+6.6%)**



Evolutions : 2002 à 2010: + 49% recettes pour + 50% offre

2010 à 2014: + 24% recettes pour + 35% offre



Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction Générale de la Mobilité

31.08.2010 - Page 17

Principales évolutions de la gamme tarifaire

- Augmentation du titre individuel
- Suppression Abo. Hebdo ⇨ Création d'un Abo. Hebdo transmissible
- Pas d'augmentation Abo. Mensuel (sauf senior + transmissible)
- Augmentation Abo. Annuel (sauf Junior)

⇒ **Objectifs :**

- Limiter l'impact sur les familles et utilisateurs réguliers
- Contenir la contribution cantonale



31.08.2010 - Page 18

Contributions cantonales 2011-2014

Evolution des contributions cantonales versées aux TPG en kCHF
(hors contributions tacites, y compris TA)

		Evolution contribution / n-1	Evolution offre (PI-Km) / n-1
2010	166'140		
2011	180'492	+ 8.6%	+ 9%
2012	199'670	+10.6%	+ 13.3%
2013	208'030	+ 4.2%	+ 4.2%
2014	218'205	+ 5%	+ 4.9%
Evolution 2010-14		+32%	+34.9%



Quelques chiffres de productivité

Ratios	2002	2007	2010	2014
PK (en 1000)	1'673'107	2'218'540	2'509'630	3'386'567
Nombre de collaborateurs technique / 100'000 km	1.88	1.64	1.37	1.33
Nombre collaborateurs administratif / total employés	10.10%	11.40%	10.39%	10.25%
Nombre conducteurs / 100'000 km	6.87	6.64	6.42	6.33



Indicateurs de suivi – valeurs cibles

Objectif 1	Indicateurs d'efficacité	2011	2012	2013	2014
Améliorer l'offre et la fréquentation	places*kilomètres (%)	+ 9%	+ 23.5%	+ 28.7%	+ 34.9%
	fréquentation (%)	+ 4.5%	+ 11.8%	+ 14.4%	+ 17.5%
Objectif 2	Indicateurs de qualité				
Améliorer la qualité du service à la clientèle	vitesse commerciale (km/h)	+ 0.25	+ 0.50	+ 0.75	+ 1.00
	Respect des horaires (%)	95%	95%	95%	95%
	Respect des cadences (%)	89.7%	91.0%	91.5%	92.0%
Objectif 3	Indicateurs d'efficience				
Diminuer les impacts environnementaux	Év° des émissions de CO2 (gr/PKR)	-9%	-12%	-13%	-14%
	Év° des émissions de NOx (gr/PKR)	-25%	-30%	-35%	-40%
Objectif 4	Indicateurs de qualité				
Assurer une maîtrise financière	Ratio de contributions cantonales (%)	52.3%	53.7%	53.8%	54.1%
	Taux de couverture globale (%)	47.5%	46.5%	46.6%	46.5%
	Coûts/PKR (CHF)	0.123	0.117	0.116	0.116



Documents de suivi

• Rapport d'étapes et budget

- description de l'étape
- cibles à atteindre
- budget de fonctionnement et d'investissement

→ document remis par les TPG pour le 30 septembre

→ document approuvé par le Conseil d'Etat pour le 31 octobre

• Rapport de réalisation de l'offre et comptes

- résultats par objectif et bilan des pénalités
- résultats financiers

→ documents remis par les TPG pour le 15 mai

→ documents approuvés par le Conseil d'Etat pour le 1^{er} septembre



A large, bold version of the STPG logo is centered on the page. The letters are orange and have a rounded, sans-serif font style.

Commission des transports du 7 septembre 2010
Contrat de prestations 2011-2014

 transports publics genevois

Structure de la présentation

- Bilan du CP actuel en 3 points
- Plusieurs variantes étudiées dans le cadre du CP 2011-2014
- Dernière variante et finances (Beat Mueller)
- Véhicules, achats et maintenance (T. Wagenknecht)
- Communication à la clientèle (E. Forestier)
- A votre disposition pour répondre à toutes vos questions

 transports publics genevois

Bilan en trois points

- **Offre de transport**
 - +23% entre 2006 et 2010 (selon rapport d'étape validé)
 - +50% entre 2002 et 2010
 - Toutes les cibles atteintes ou presque sur 2007-2009
 - aucune pénalité financière déclenchée
- **Efficienc e et finances**
 - Coût/PKR diminué entre 2006 et 2010 de 8%
 - Résultat financier cumulé 2007-2010 équilibré (0.- CHF)
- **Augmentation de la fréquentation**
 - + 37 % entre 2006 et 2009 + 2010 

Elaboration du CP

- Exigeant car plus de 24 variantes ...
- Tester des hypothèses sur la base des recommandations de votre commission (ratio de contributions cantonales proche de 50 %)
 - Remise en question des coûts, des investissements
 - Travail étroit avec la DGM
 - Suivi par un auditeur/mandataire externe – vision externe

Base du nouveau CP

- Offre selon PDTTC 2011 – 2014
 - Sauf trolleybus MICA
- Evolution démographique, par exemple
 - PLO (+31%) – Meyrin (+6%) – Grand-Sac. (+ 30 %)
 - Zones à fort potentiel, y compris communes périurbaines
- Pas pris en compte certains éléments
 - Par ex. LOST – Frais financiers de En Chardon

Autres variantes étudiées, mais pas retenues par CE

- But: réduire la contribution
- → **5 variantes étudiées en détails**
 - 3 x Réduction de l'offre (au lieu de 34.9 % de V23)
 - 24.7 % - 28 % - 31.6 %
 - Influence négative sur le ratio de contributions cantonales
 - 2 x Augmentation des produits
 - +10.4% - 22.5%
 - Influence forte sur ratio de contributions cantonales

Progression continue – mesurée par indicateurs à pénalité

Tableau de bord					
Objectif 1	Indicateurs d'efficacité	Valeurs cibles / 2010			
		2011	2012	2013	2014
Améliorer l'offre de transport et la fréquentation	Augmentation des places*kilomètres (%)	+ 9%	+ 23.5%	+ 28.7%	+ 34.9'
	Augmentation de la fréquentation (%)	+ 4.5%	+ 11.8%	+ 14.4%	+ 17.5'
Objectif 2	Indicateurs de qualité				
Améliorer la qualité du service à la clientèle	Amélioration de la vitesse commerciale (km/h)	+ 0.25	+ 0.50	+ 0.75	+ 1.00
	Respect des horaires (%)	95%	95%	95%	95%
	Respect des cadences (%)	89.7%	91.0%	91.5%	92.0%
Objectif 3	Indicateurs d'efficience				
Diminuer les impacts environnementaux	Évolution des émissions de CO2 (gr/PKR)	-9%	-12%	-13%	-14%
	Évolution des émissions de NOx (gr/PKR)	-25%	-30%	-35%	-40%
Objectif 4	Indicateurs de qualité				
Assurer une maîtrise financière	Ratio de contributions cantonales (%)	52.3%	53.7%	53.8%	54.1%
	Taux de couverture globale (%)	47.5%	46.5%	46.6%	46.5%
	Coûts/PKR (CHF)	0.123	0.117	0.116	0.116

stpg transports publics genevois

Economies d'investissement déjà réalisés:

Installations Fixes	1'500'000
100 afficheurs à led rouge (3'000'000 => 1'500'000)	1'500'000
Installations & Matériel Informatique & de Télécommunications	970'500
I-phone ou PDA pour conducteurs	597'000
Proxibus / Télébus / Transport à la demande	373'500
Autobus	22'000'000
Renouvellement S48 (23)	13'500'000
Renouvellement Proxibus (10)	2'000'000
Electrification ligne 35 & 36 (4)	3'000'000
Plus-value Hybride (20)	3'500'000
Trolleybus	17'000'000
Renouvellement S33 (12) (15'000'000 => 13'750'000)	1'250'000
Augmentation de l'offre (11 Tbaa)	18'000'000
Tramways	55'000'000
10 tramways	55'000'000
Systèmes d'Informations & Télécommunications	3'012'500
Processus métier ds I-Phone / Smartphone	522'500
Projets d'entreprise métiers	2'490'000
Total	99'483'000

stpg transports publics genevois

Investissements 2011-2014

ENGAGEMENTS	2011	2012	2013	2014
Terrains, Bâtiments & Installations Fixes	19'347'800	12'075'000	5'990'000	3'815'000
- Bâtiments	7'262'800	10'800'000	4'965'000	2'340'000
- Installations Fixes	12'085'000	1'275'000	1'025'000	1'475'000
Equipements, Machines & Autres Immobilisations	4'061'050	2'687'000	2'675'775	1'302'300
Véhicules & leurs équipements	224'060'003	5'218'003	94'468'001	950'001
- Autobus	50'860'000	0	0	0
- Trolleybus	36'250'000	0	13'750'000	0
- Tramways	136'000'000	2'268'000	79'268'000	0
- Equipements Embarqués	800'003	2'800'003	800'001	800'001
- Véhicules de Service	150'000	150'000	650'000	150'000
Systèmes d'Informations & Télécommunications	8'040'820	3'365'070	4'161'070	526'070
TOTAL	255'509'673	23'345'073	107'294'846	6'593'371
CUMUL	255'509'673	278'854'746	386'149'592	392'742'963

→ 392.7 MCHF d'investissements en 2011-2014

stpg transports publics genevois

Age parc véhicules – Renouvellement CP 2011-2014

Amortissement valeur selon ORCO 742.221 du 11 mai 1999

	nbre années	
	min	max
Tramways	25	33
Autobus	10	14
Trolleybus	10	20

Parc tramways		Année construction	Age	
Be 2 caisses	24	1988	22	révision m-vie
Be 3 caisses	22	1989	21	révision m-vie

Parc autobus renouvelé dans CP 2011 - 2014				
	Année construction	Age	Valeur max	
Mercedes 12m O405	1988	22	>14	OFT
Mercedes 18m O405G	1989	21	>14	
Mercedes 18m O405GN	1994	16	>14	

Parc trolleybus renouvelé dans CP 2011 - 2014				
	Année construction	Age		
Saurer GT 560	1982	28	>20	
NAW BGT 25	1988	22	>20	

Comparaison parc véhicules

Parc tramways

		nombre	année construction
tpg	700	30	1952
	Be 4/6	46	1988
	Cityrunner	39	2005-2009
Zurich	Be 4/6 tram2000	45	1977
	Be 4/6 tram2000	15	1978
	Be 2/4 Pony	72	1986
	Be 4/6 tram2000	38	1992
	Cobra	87	2010
Bern	Be 4/8	12	1990
	Combino	15	2002-2004
	Combino	20	2009

stpg transports publics genevois

Comparaison parc véhicules

Parc trolleybus

		nombre	année construction
tpg	Saurer GT 560	12	1982
	NAW BGT 25	18	1988
	NAW Hess Siemens	13	1992
	Hess swiss 3	48	2004
Zurich	O405 GTZ	43	1994
	Hess swiss 3	35	2006
Bern	NAW	20	1997-2000

stpg transports publics genevois

Comparaison parc véhicules

Parc autobus

		nombre	année construction
tpg	O405	48	1988
	O405GN	24	1994
	VH AGG300	5	2000
	Citaro	123	2008
Zurich	Neoplan	50	2003
	Citaro standard	46	2008
Bern	Man	37	1992
	Van Hool	9	1996
	Hess-Volvo	22	2002
	Vovlo CNG	45	2004
	Citaro CNG	24	2009

stpg transports publics genevois

Pourquoi renouveler ?

Renouvellement des autobus

- de préserver plus d'1 million de rétrocession taxe carburant par an
- de limiter les coûts de maintenance en matière et main d'œuvre de env. 1,4 mio/an
- de gagner 3 à 4 véhicules à l'acquisition par diminution de la réserve soit env. 2 mios
- de diminuer drastiquement les émissions polluantes
- d'améliorer considérablement le confort et l'accessibilité des véhicules

Renouvellement des trolleybus

- de limiter les coûts de maintenance en matière et main d'œuvre de env. 0,5 mio/an
- de gagner 5% de réserve soit 4 véhicules soit env. 6 mios
- d'améliorer la performance énergétique du parc trolleybus et d'augmenter les économies d'énergie
- d'améliorer considérablement le confort et l'accessibilité des véhicules

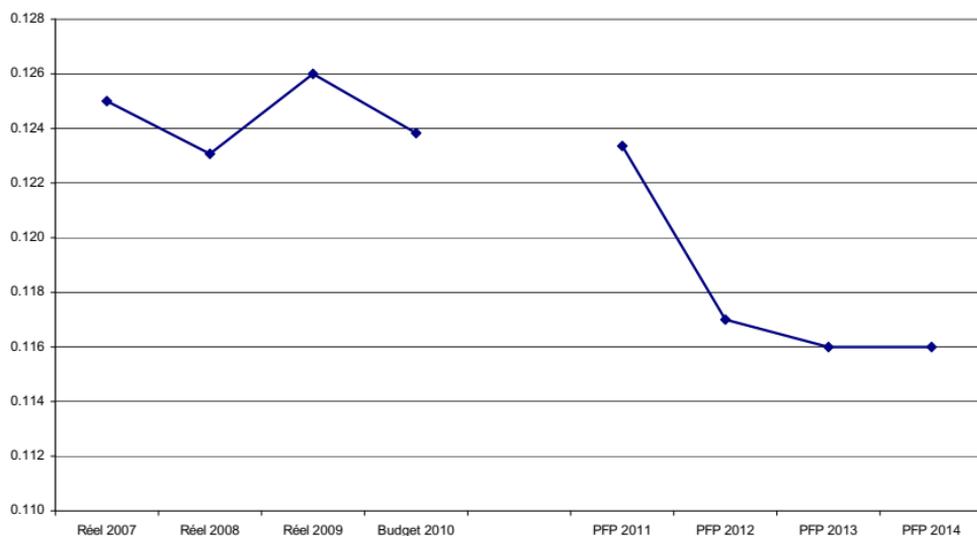
stpg transports publics genevois

PFP 2011-2014: revenus ambitieux et dépenses serrées

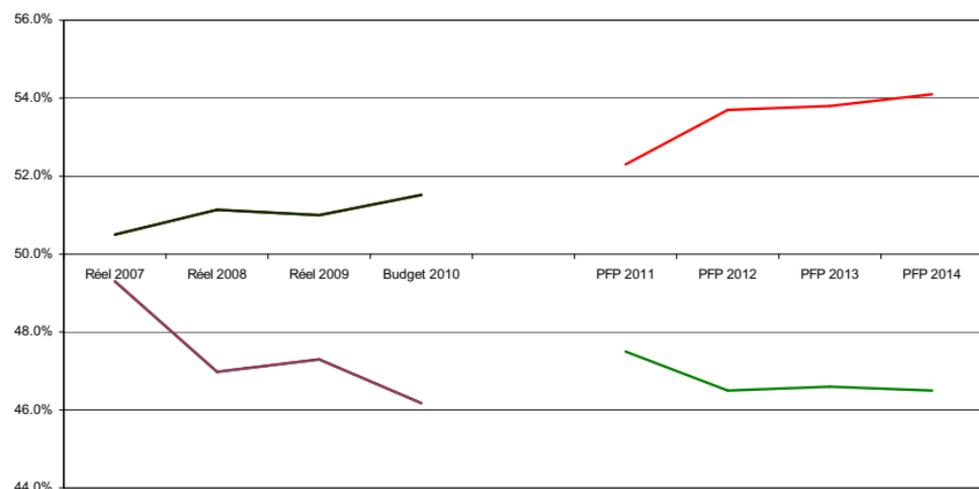
En kchf	Budget 2010	PFP 2011	PFP 2012	PFP 2013	PFP 2014
Revenus de Transports	129'364	135'280	142'492	148'199	154'230
Contributions cantonales	178'150	193'726	212'904	221'358	231'533
Contributions de la Confédération	8'670	8'700	8'700	8'700	8'700
Contributions communes et tiers	4'162	4'132	4'132	4'132	4'132
Produits d'Exploitation Divers	8'773	12'352	12'673	13'234	14'260
Total Produits d'Exploitation	329'119	354'190	380'901	395'623	412'854
Frais de Personnel	201'771	208'252	218'834	224'908	233'016
Frais de véhicules	29'700	26'361	27'692	28'803	30'561
Frais de bâtiments	17'895	18'088	19'768	20'368	20'368
Sous traitance	22'215	21'793	25'676	26'860	31'064
Sous traitance Lignes GLCT	6'079	10'242	10'242	10'242	10'242
Autres Charges d'exploitations (hors DCTI)	15'027	17'395	18'374	19'097	19'865
Amortissements	32'000	38'100	41'951	46'262	48'798
Pertes sur constats et débiteurs	1'250	1'392	1'457	1'500	1'500
Total Charges d'Exploitation	325'937	341'624	363'994	378'040	395'415
Résultat Financier	-14'481	-15'481	-17'992	-17'583	-17'439
Résultat de l'Exercice	-11'299	-2'915	-1'085	0	0
Dissolution du fonds de réserves des TPG	11'299	2'915	1'085	0	0

stpg transports publics genevois

stpg Coût de l'offre (CHF/PK)



stpg transports publics genevois



Légers écartements des deux ratios de la cible de 50% malgré les efforts considérables...

 transports publics genevois

Partage de l'effort entre usagers TPG et Etat

Augmentation Tarifaire

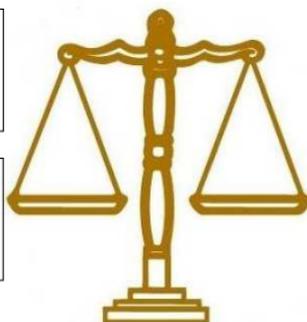
+6.6% en déc 2010

→ +8 MF en 2014

Nouveaux usagers

+17% en 2014 vs 2010

→ +15 MF en 2014



Contributions cantonales

+32% en 2014 vs 2010

→ +52 MF en 2014

Dispositif information client

En agence et chez les revendeurs

- Plans de réseau, horaires
- Magazine Direct (48'000 ex – Tiré à part de 10'000 ex)
- Formation du personnel / revendeurs
- Documentation (Tarifs, dépliants...)

par

A l'arrêt

- Plans de réseau dans les abribus
- Totems et messagerie commerciale
- Personnel sur place, dans les pôles d'échanges
- Documentation (Tarifs, dépliants...)
- Affiches info client aux arrêts (A0, A2, A3)

Dans les véhicules

- Plans de réseau
- Ecrans INOVA
- Formation du personnel
- Annonces vocales live ou programmées

Dans les communes, mairies

- Plans de réseau
- Documentation (tarifs, dépliants...)
- Magazine Direct
- Accessibilité au sites internet tpg et unireso
- CD haute définition sur les changements/évolution commune

Autres

- Documentation distribuée par le biais de la Centrale de documentation (300 adresses, musées, office du tourisme, hôtels, institutions de la Ville et du Canton)
- Communiqué de presse
- Sites tpg et unireso



En conclusion, le CP qui vous est présenté :

- Répond à la très forte demande de la clientèle
- Démontre une efficacité de l'entreprise
- Est très ambitieux et est réalisé au prix le plus juste (pas de marge)
- En résumé, un travail sérieux et exhaustif
- **Les TPG s'engagent à tout mettre en œuvre pour la réalisation de ce nouveau CP 2011-2014**



Questions / Réponses



stpg transports publics genevois



stpg

FIN -
Merci pour votre attention !

stpg transports publics genevois



Commission des transports du 7 septembre 2010 Contrat de prestations 2011-2014

stpg transports publics genevois

Les Prix des TP en Suisse 2010

TT Plein tarif	Billet	Carte journ.	Abo Mensuel (adulte)	Abo Annuel (adulte)
Zürich*	4	8	77	693
Bern*	3,8	12	70	700
Bâle*	3,2	8,5	70	700
Genève (2010)	3	10	70	650
Genève (2011)	3.5	10.6	70	700

*) - Plusieurs CT dont Zürich, Bâle, Bern, Lausanne et le SD prévoient une augmentation des tarifs en décembre 2010 (12.12.2010 ou 1.01.2011)

- Le tarif dit national du service direct (SD) a été adapté en décembre 2008 par une augmentation moyenne de 3%, il le sera à nouveau en décembre 2010

- Bern et Bâle = zone plus petite que notre zone Tout Genève actuelle

Nombre de clients impactés en moyenne sur une année (ref 2010)

- Base 170 millions de voyages par an
- Nombre d'abonnés annuels impactés par l'adaptation tarifaire = **49'800 personnes/an**
- Nombre d'abonnés mensuels impactés par l'adaptation tarifaire = **5'600 personnes/an**

Soit un total de 42% de nos abonnés annuels et mensuels touchés par l'adaptation tarifaire. (nb d'abonnés Unireso total 133'450)

- Billets/Saut de puce/Carte Journalière (consommant au moins 6 billets/mois) = **92 500 pers/mois soit 38% de nos clients occasionnels (nb de clients Unireso TT Genève occasionnels total: 244'000)**

Comparaison parc véhicules

Parc tramways

		nombre	année construction
tpg	700	30	1962
	Be 4/6	46	1988
	Cityrunner	39	2005-2009
Bale	Be 4/4	19	1967
	Be 4/6	35	1972
	Be 4/4	25	1986
	Be 4/6	27	1990
	Be 6/8	27	2001
Zurich	Be 4/6 tram2000	45	1977
	Be 4/6 tram2000	15	1978
	Be 2/4 Pony	72	1986
	Be 4/6 tram2000	38	1992
	Cobra	87	2010
Bern	Be 4/8	12	1990
	Combino	15	2002-2004
	Combino	20	2009

Les véhicules de 1967 et 1972 seront remplacés dans les 5 ans à venir

Pourquoi renouveler ?

Renouvellement des autobus

- de préserver plus d'1 million de rétrocession taxe carburant par an
- de limiter les coûts de maintenance en matière et main d'œuvre de env. 1,4 mio/an
- de gagner 3 à 4 véhicules à l'acquisition par diminution de la réserve soit env. 2 mios
- de diminuer drastiquement les émissions polluantes
- d'améliorer considérablement le confort et l'accessibilité des véhicules

Renouvellement des trolleybus

- de limiter les coûts de maintenance en matière et main d'œuvre de env. 0,5 mio/an
- de gagner 5% de réserve soit 4 véhicules soit env. 6 mios
- d'améliorer la performance énergétique du parc trolleybus et d'augmenter les économies d'énergie
- d'améliorer considérablement le confort et l'accessibilité des véhicules



Coordination transports et déplacements

ARAG

Association des riverains
de l'aéroport

Association Transports
et Environnement



Audition devant la Commission des transports
du Grand Conseil



CITRAP Communauté d'intérêt
pour les transports publics

Mardi 5 octobre 2010

FAQH

FAQH Fédération des associations
de quartiers et d'habitants



GASVG
Groupement des associations de
sauvegarde des villages genevois

PL 10699
Projet de loi relatif à la ratification
du contrat de prestations 2011-2014 entre
l'Etat de Genève et l'entreprise des
Transports publics genevois (TPG)

PRO VELO
GENÈVE

PRO VELO Association pour le vélo au
quotidien



UGP Union genevoise
des piétons

Roger Deneys, Président de la CTD
Jean Berthet, Vice-président de l'ATE-Genève



Comparatif des prix des TPG et de l'automobile dans le canton de Genève

Une famille de 2 adultes et 2 enfants (7 et 10 ans) doit choisir entre l'automobile et le tram pour se rendre de son lieu de résidence (Meyrin) jusqu'à un cinéma du centre-ville pour y voir un film.

La famille possède une voiture, comme 75% des ménages du canton, et n'envisage pas de s'en séparer, c'est pourquoi les frais fixes (assurances, parking à domicile, etc.) ne sont pas inclus dans nos calculs. L'exemple ci-dessous a pour objectif de comparer l'attractivité des deux modes de transport dans la situation de nombreux ménages genevois.

Calcul pour le trajet en voiture (sans les frais fixes)

Frais variables* voiture « aller-retour » (essence, entretien, pneus, etc.)	
2x8 km=16 km à 0.30 CHF/km	4.80
Parking (ex. Parking du Mt-Blanc tarif du soir) :	4.-

Total :	Frs. 8.80
----------------	------------------

* Frais variables utilisés par actif-traffic pour son calculateur des frais de mobilité :
http://www.actif-traffic.ch/component/option.com_facileforms/Itemid,280/

Calcul pour le trajet en TPG (avec les tarifs actuels)

2 billets adultes « aller » (plein tarif = 3.-)	6.-
2 billets adultes « retour » (plein tarif = 3.-)	6.-
2 billets enfants « aller » (demi-tarif = 2.20)	4.40
2 billets enfants « retour » (demi-tarif = 2.20)	4.40

Total :	Frs. 20.80
avec abo. ½ tarif pour les parents :	17.60

Calcul pour le trajet en TPG (après l'augmentation de tarifs)

2 billets adultes « aller » (plein tarif = 3.50)	7.-
2 billets adultes « retour » (plein tarif = 3.50)	7.-
2 billets enfants « aller » (demi-tarif = 2.60*)	5.20*
2 billets enfants « retour » (demi-tarif = 2.60*)	5.20*

Total :	Frs. 24.40
avec abo. ½ tarif pour les parents :	20.80

* le prix des tickets ½ tarif après augmentation n'étant pas encore connu, nous avons donc supposé que leur hausse serait équivalente à celle des tickets plein tarif, soit +17%.

Du seul point de vue financier, les TPG sont déjà actuellement fort peu attractifs pour ces trajets familiaux, mais l'augmentation des tarifs va *encore* réduire l'attractivité des TPG face au transport individuel motorisé.

Une étude a montré que 10% d'augmentation des prix des transports publics entraîne une diminution de 2,5% de la demande et une augmentation de 1,6% du recours au transport individuel motorisé (Vrtic, Axhausen, Maggi et Rossera, 2003).

Etant donnée la formule choisie pour la hausse des tarifs TPG (les tickets augmentant plus que les abonnements), ce sont les usagers ponctuels qui vont être découragés, ce qui va freiner encore la multi-modalité. Ainsi, celui qui possède une voiture et en paie les frais fixes sera encore plus encouragé à l'utiliser de manière systématique, en recourant un minimum aux TPG. Si les tarifs TPG étaient plus attractifs, on permettrait à ces familles motorisées d'utiliser ponctuellement les TPG, et d'en découvrir aussi les avantages, quitte à prendre un abonnement par la suite.

Mais cette hausse qui touche particulièrement l'utilisateur ponctuel aura certainement pour effet de « cloisonner » encore plus les habitudes de transport, ce qui va à l'encontre de la complémentarité des modes de transport voulue par la constitution.

Conclusion : il faut rééquilibrer les coûts

On le voit sur les chiffres de la page précédente, les tarifs du trafic individuel motorisé sont bien trop bas par rapport à ceux des TPG. Pour mener une politique qui incite au transfert modal, il faudrait au minimum rééquilibrer les prix, soit en diminuant les prix des transports publics, soit en augmentant les coûts de l'automobile, soit en faisant les deux à la fois. Le seul levier cantonal pour agir sur les coûts de l'automobile est le prix des parkings.

Ainsi, si la réduction des prix des TPG devait s'avérer impossible et si cette augmentation des tarifs TPG rentrait en vigueur, en toute logique équitable, il faudrait au minimum aligner au plus vite les prix des parkings sur les prix des TPG, et donc :

- aligner les prix des horodateurs sur le prix des tickets TPG (3.50/heure)
- aligner de la même manière les prix des parkings en ouvrage (Fondation des Parkings, privés, etc)
- aligner le prix du macaron sur le prix d'un abonnement mensuel (70.-)
- supprimer l'heure gratuite en zone bleue ainsi qu'interdire tout stationnement « gratuit pour 1 heure » dans les parkings au centre-ville
- aligner les prix des amendes pour stationnement illicite à celui de la resquille dans les TPG (et inclure le dispositif « carton jaune » : 120.- la première fois et 240.- la deuxième fois dans la même année)

Alternatives satiriques à la hausse des tarifs des CFF

actif-traffic

actif-traffic a mené deux actions durant ces deux dernières semaines, qui proposent des alternatives (**à ne pas prendre au premier degré**) à la hausse de tarifs proposée par les CFF et les TPG (Transports publics genevois). Les deux régies ont annoncé des hausses importantes pour la fin de l'année et en annonçant d'ores et déjà les suivantes. Or, de telles hausses unilatérales entraînent inévitablement une distorsion massive de la concurrence entre les moyens de transport et affaiblissent les transports publics (TP) face aux transports individuels motorisés (TIM). Venons en maintenant aux actions :

Rétrospective sur les actions

1.) La première action s'est déroulée le 17 août. Nous exigeons que les personnes disposant d'une place assise s'acquittent outre le billet normal d'un émolument d'un franc par demi-heure pour une place assise. A titre d'exemple nous avons monté un parcomètre dans un compartiment à quatre passagers entre Bâle et Zurich. Cette mesure devrait susciter la sympathie auprès des automobilistes qui ne sentiraient ainsi plus complètement déphasés dans le train...



Photos à télécharger : <http://www.actif-traffic.ch/Pressebilder.html>

2.) Le 24 août nous avons remis une pétition à l'Office Fédéral des Transports à Berne, demandant l'introduction de wagons ne comportant que des places debout. Les personnes achetant un billet pour une place debout à prix réduit voyageraient dans des wagons sans banquettes. Les CFF pourraient transporter davantage de passagers dans les wagons à

disposition et réaliserait ainsi des économies substantielles. Lors de la remise de la pétition actif-traffic a présenté un prototype d'un tel compartiment sans banquettes ; des voyageurs debout dans ce prototype saluaient les passant-e-s sur la place de la gare. La pétition n'était munie que de 86 signatures afin de signaler que la proposition n'était que satirique.



Dés vidéos et des photos illustrent les deux actions. Le matériel peut être téléchargé librement sur www.actif-traffic.ch. En outre, notre groupe sur Facebook a publié une vidéo sur les actions sur www.youtube.com.

Matériel à télécharger :

<http://www.actif-traffic.ch/Hausse-des-tarifs-des-CFF.html>

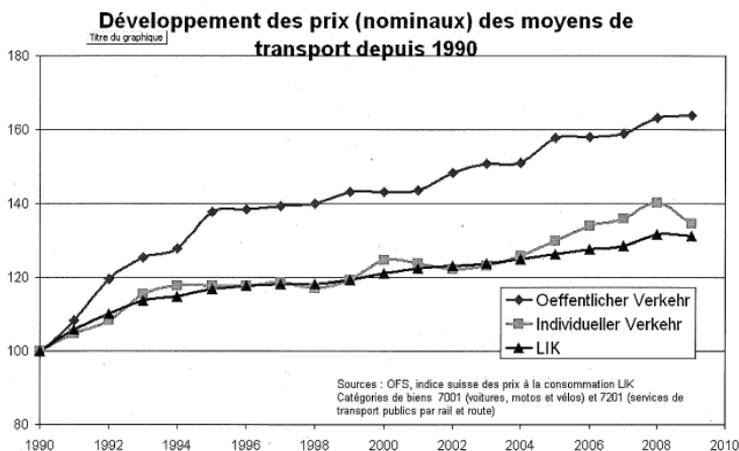
Bilan des actions

Les deux actions démontrent que la solution ne saurait consister en une simple hausse des tarifs de train. **Il appartient à la politique de trouver des solutions afin que les TP restent concurrentiels face au TIM.** Il n'est pas judicieux d'augmenter bon an, mal an les tarifs des transports publics sans en même temps renchérir la voiture individuelle. **Sinon, une distorsion de la compétitivité s'ensuivrait et les CFF risqueraient de perdre des clients et donc des recettes.** Un cercle vicieux aux conséquences néfastes tant pour l'environnement que la qualité de vie dans les villes et agglomérations suisses.

Distorsions des prix de la mobilité

A une minime exception près (entre 2005 et 2008), les coûts pour la voiture se sont développés en parallèle au coût général de la vie depuis le début des années 90 en Suisse. **Entre 1990 et 2009 les coûts pour le trafic motorisé individuel n'ont dépassé l'indice des prix à la consommation que de 2,7%.** Ajoutons que la Suisse est connue pour un prix de l'essence très bas ; dans les pays voisins, moins riches pourtant, le carburant est jusqu'à 25% plus élevé.¹

L'évolution des prix pour les transports publics va en sens inverse. Selon les données de l'Office fédéral de la statistique les prix pour les transports publics ont augmenté de près de 64% entre 1990 et 2009, soit 29% de plus que l'inflation. Les prix des transports publics ont donc plus fortement cru que la moyenne des prix à la consommation et que ceux du trafic motorisé individuel.



Oeffentlicher Verkehr = transports publics; Individueller Verkehr = transport motorisé individuel

Le bilan de notre mise en valeur des chiffres de l'Office de statistique est clair : les prix pour les transports publics ont augmenté de 30% de plus que les coûts du trafic motorisé individuel entre 1990 et 2009. Si l'on y ajoute la hausse des CFF annoncée pour décembre 2010 la différence monte même à 35%. Si les CFF continuent à augmenter leurs tarifs dans les années à venir, cette tendance néfaste pour le transfert modal de l'automobile individuelle aux transports publics se renforcera encore.

¹ www.avd.de/startseite/service-news/benzinpreise/benzinpreise-in-europa/preise-fuer-superkraftstoff

Des tarifs plus élevés pour les trains favorisent la voiture

Si les tarifs des CFF continuent à prendre l'ascenseur (comme cela a déjà été annoncé par les CFF), nombreuses seront les personnes à reprendre le volant. En économie, on parle d'« élasticité » pour pouvoir estimer à l'avance la réponse des consommateurs à un changement de l'offre. **Une augmentation de 10% du prix des transports publics aurait ainsi pour effet une diminution de 2,5% de la demande en TP ainsi qu'une hausse du TIM de 1,6%.** La demande réagit de façon d'autant plus sensible que la hausse de prix est élevée.²

Voilà ce qu'il s'agit d'éviter à tout prix. Si la charge de trafic sur les autoroutes dans les agglomérations déjà congestionnées aujourd'hui, tout le système de la circulation risque de s'écrouler – avec des conséquences désastreuses pour l'environnement et l'impossibilité pour la Suisse de répondre aux engagements climatiques auxquels elle a pourtant souscrit.³

Les transports publics ont longtemps été les parents pauvres des infrastructures

Par le passé, les infrastructures dans le rail ont été négligées par rapport à celles pour la route. Ainsi, au début des années 70 seuls 400 millions étaient affectés au rail contre 2 milliards pour la route. Encore au début des années 90 la proportion était de 1 : 2 en défaveur du rail. Ce n'est que suite à la prise de conscience des effets négatifs du trafic automobile par le grand public que les infrastructures de transports publics ont été plus largement promues. Selon le Litra (Service d'information pour les transports publics) en 2007 4,2 milliards ont été investis dans les infrastructures routières et 3,7 milliards dans les infrastructures ferroviaires. Mais une grande partie de ces fonds a été consacrée à la NLFA (nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes) qui n'est pas conçue pour le transport de passagers, mais pour déplacer les marchandises de la route au rail.

Les CFF ont largement investi dans l'extension et le maintien du rail ces dernières années. La question du financement reste cependant toujours ouverte. **A l'avenir nous ne pourrions plus nous permettre de construire à l'infini deux systèmes de transport parallèles.** La réalisation de tous les projets de route planifiés pour ces 20 ans à venir coûterait près de 100 milliards⁴. Pourtant, pour absorber le trafic supplémentaire pronostiqué par les transports publics, un quart de cette somme serait suffisant. **La priorité à l'avenir devrait dès lors revenir aux transports publics, car plus efficaces, écologiques et économes que le trafic individuel motorisé.**

² Vrtic, Axhausen, Maggi et Rossera, 2003.

³ Le trafic est déjà responsable de 44% des émissions de CO2 dans notre pays et les nouvelles voitures enregistrées en Suisse en Suisse sont les plus polluantes en Europe.

⁴ Estimations d'une étude menée par actif-traffic en 2006, en se basant sur les projets annoncés par les cantons et la Confédération, <http://www.actif-traffic.ch/Etudes/100-milliards-pour-de-nouvelles-routes.html>

Conséquences et exigences

Vouloir augmenter les coûts de la mobilité en général semble couler de source du point de vue de l'environnement. Cependant une certaine mobilité sera toujours nécessaire. L'objectif est donc double : minimiser les transports et les rendre le plus éco-compatibles possible. Or, le report de la route au rail ne se fera que si ce dernier est compétitif au niveau des prix. Il est donc naturel qu'actif-trafic s'oppose à la hausse unilatérale des tarifs des CFF et des TPG.

La politique des transports actuelle repose sur une contradiction majeure : alors que toute hausse des impôts cantonaux sur les voitures est régulièrement rejetée par la population, les clients des transports publics, eux, n'ont aucune possibilité de voter sur l'augmentation des tarifs.

1. Les coûts pour l'extension des transports publics ne sont pas à supporter uniquement par les usagers de ces derniers

Un système de transports efficace est dans l'intérêt bien compris tant de l'économie que de la population. L'extension des transports publics profite à tout le monde, car ils sont accessibles à tout un chacun tout en délestant partiellement les routes des voitures. actif-trafic pose les exigences suivantes pour l'extension des infrastructures de TP :

- De nouvelles recettes sont nécessaires pour financer l'extension des infrastructures de TP. L'initiative de l'ATE (Association Transports et Environnement) pour le report de l'impôt sur les huiles minérales offre une possibilité de pallier au trou dans les caisses des CFF, en reprenant le système de financement des routes. En effet, les taxes sur les carburants forment une base solide de financement pour la construction et l'entretien des routes nationales. Au contraire, les contributions octroyées aux TP font l'objet régulier de débats au parlement avec à la suite une forte sensibilité à la pression politique. Cette « initiative pour les transports publics » mise sur une répartition plus équitable : seule la moitié des taxes sur les carburants serait affectée aux routes, alors que l'autre moitié financerait la « promotion des transports publics tant sur rail que sur la route ainsi que le transfert du trafic marchandise de la route au rail. » L'initiative sera déposée le lundi prochain.
- L'extension des infrastructures devrait se faire avec modération à l'avenir. Le potentiel d'économies n'est pas encore épuisé pour les projets d'extension inévitables, par ex. en étendant les voies existantes au lieu de creuser de nouveaux tunnels très dispendieux (pour ne citer que le tunnel du Zimmerberg entre Thalwil et Zoug). Les électeurs zurichoïses pourront dire oui le 26 septembre à l'initiative « Des rails pour Zurich » qui propose un projet raisonnable pour faire face au goulet d'étranglement entre Zurich et Winterthur. Le souverain genevois, lui, a dit OUI l'an dernier, au CEVA, qui reliera la capitale lémanique à la région par train et devrait décongestionner l'agglomération.

- A ce jour, les CFF étendent leurs infrastructures en premier lieu là où ils espèrent gagner et fidéliser une nouvelle clientèle. Pour l'intérêt général il serait cependant plus judicieux d'investir en premier lieu là où existe un grand potentiel de transfert du transport individuel aux transports en commun, par ex. dans des régions à fort développement tels que l'Ouest lausannois ou Genève-sud. Cette dernière région mise pour l'instant toujours plus sur le réseau routier et autoroutier que ferroviaire.
- Les projets d'extension des transports publics ne doivent pas être concurrencés par le transport motorisé individuel. Il faut au contraire favoriser les transports publics car ils sont bien moins gourmands en argent public pour les contribuables. La gare basse de Lucerne devrait ainsi être « priorisée » face à une (seconde) autoroute de contournement ainsi qu'en Suisse romande la troisième voie ferroviaire entre Genève et Lausanne face à l'extension de l'autoroute A1.

2. Il appartient au Conseil fédéral et au parlement national d'agir pour que les transports publics restent concurrentiels face au trafic motorisé individuel

Les transports publics sont aujourd'hui encore nettement meilleur marché que le transport motorisé individuel – si l'on tient compte de tous les facteurs (coûts globaux). Cependant, régulièrement, lors de sondages, le public estime que les trains, trams et bus sont (trop) chers. Si les prix des CFF continuent à prendre l'ascenseur comme durant ces 5 dernières années cette image déplorable risque de se renforcer.

Il est dès lors insensé de vouloir augmenter tous les ans les tarifs des CFF, si la voiture ne renchérit pas au moins d'autant. En effet, sans une telle mesure il s'ensuivrait non seulement une distorsion de la concurrence, mais les CFF risqueraient aussi de perdre par cette politique des clients et donc, par la suite, des recettes. **Nous en appelons aux hommes et femmes politiques de prendre les mesures nécessaires afin que les coûts pour le TIM augmentent autant ou plus que ceux pour les TP.**

En outre la Confédération devrait initier une campagne de sensibilisation traitant des coûts cachés de la mobilité et montrant qu'à de très rares exceptions près les transports publics sont meilleur marché que la voiture.



actif-traffic | Case postale 325 | 1211 Genève 19 | CP 80-67097-2
Tél. 022 734 12 16 | info@actif-traffic.ch | www.actif-traffic.ch

Communiqué de presse · 2 septembre 2010

Tarifs CFF : Mesures demandées pour éviter de nouvelles hausses de tarif

Berne, 2.9.2010 · L'association pour une mobilité écoresponsable actif-traffic avait demandé lors d'actions humoristiques ces dernières semaines d'installer des parcomètres dans les trains CFF ou des compartiments ne contenant que des places debout, sans banquettes. Lors d'une conférence de presse ce matin, actif-traffic a présenté, cette fois-ci sérieusement, une valorisation de données brutes de l'Office Fédéral de la Statistique.

Les prix pour les transports publics ont connu une augmentation de près de 30% plus importante que celle du trafic motorisé individuel entre 1990 et 2009. actif-traffic exige dès lors que des mesures politiques soient prises afin que les transports publics ne perdent pas encore de leur attractivité. L'extension des infrastructures des CFF ne doit pas être supportée uniquement par les passagers des trains. La solution consiste en de nouvelles recettes pour les transports publics, une extension modérée des infrastructures et des priorités claires.

actif-traffic s'est penché sur l'évolution des prix des transports publics et du trafic motorisé individuel. Les coûts pour les transports publics (TP) ont augmenté de près de 30% de plus que ceux pour le trafic individuel motorisé (TIM). « Et cela risque de ne constituer qu'un début » craint le Conseiller national Antonio Hodgers (Les Verts, Genève). « Si l'on additionne la hausse des CFF prévue pour décembre 2010, la différence atteindra 35%. Et les fournisseurs locaux répercutent souvent la hausse, comme par exemple les TPG à Genève. » Si les CFF continuent d'opérer des augmentations, le clivage se creusera encore davantage. « Il s'agit là d'une fausse incitation économique, car une augmentation des prix des TP de 10% entraîne généralement une baisse de la demande de 2,5% » insiste Hodgers.

Une telle distorsion massive de la compétitivité doit être combattue au niveau politique. Yvonne Gilli, co-présidente d'actif-traffic, formule deux exigences principales: « D'une part les passagers des trains ne devraient pas supporter seuls les coûts de l'extension des infrastructures des transports publics. » Concrètement, actif-traffic propose quatre mesures :

- **De nouvelles recettes pour les projets d'extension des TP sont indispensables.** L'initiative de l'ATE, qui sera remise à la Chancellerie fédérale la semaine prochaine, montre la voie.
- **Seule une extension modérée des infrastructures est souhaitable.** Il faut utiliser au mieux les potentiels, et par ex. étendre les réseaux existants au lieu de creuser de nouveaux tunnels très dispendieux.

□□□□

actif-traffic

En avant toute !

- À ce jour, les CFF étendent leurs infrastructures en premier lieu là où ils espèrent gagner et fidéliser une nouvelle clientèle. Pour l'intérêt général **il serait cependant plus judicieux d'investir en premier lieu là où existe un grand potentiel de transfert du transport individuel aux transports en commun**, par ex. dans des régions à fort développement tels que l'Ouest lausannois ou Genève-sud.
- **Les projets d'extension des transports publics ne doivent pas être concurrencés par le transport motorisé individuel.** Il faut au contraire favoriser les transports publics car ils sont bien moins gourmands en argent public pour les contribuables.

« D'autre part il appartient au Conseil fédéral et au parlement national d'agir afin que les transports publics restent concurrentiels face au trafic motorisé individuel » exige Yvonne Gilli. Il est dès lors insensé de vouloir augmenter tous les ans les tarifs des CFF, si la voiture ne renchérit pas au moins d'autant. En effet, sans une telle mesure il s'ensuivrait non seulement une distorsion de la concurrence, mais les CFF risqueraient aussi de perdre par cette politique des clients et donc, par la suite, des recettes.

actif-traffic a mené durant ces dernières semaines **deux actions à ne pas prendre au premier degré qui proposaient des alternatives à la hausse des CFF.** Lors de la première action, des militant-e-s d'actif-traffic ont installé un parcomètre dans un train express et exigé le paiement d'un supplément en échange d'une place assise. Lors de la seconde action, actif-traffic a remis une pétition pour des compartiments sans banquettes à l'Office fédéral des transports et présenté un prototype de wagon ne permettant que de voyager debout. Les deux actions montrent à l'évidence que les CFF sont incapables de résoudre la question des tarifs sans aide extérieure et que la politique doit intervenir.

Pour télécharger des photos et des vidéos des deux actions :

<http://www.actif-traffic.ch/content/view/405>

Commission des transports

Audition de Mrs. Roger Deneys, Président de Coordination transports et déplacements et Jean Berthet, Vice-président de la section genevoise de l'ATE

Argumentaire ATE

L'ATE-CH a également réagi lors de l'augmentation des tarifs des CFF. Chaque augmentation prétérite l'utilisation des TP est rend les déplacements en voitures plus attractifs. Alors que l'un des objectifs principaux du développement du réseau de transport public, et justement de favoriser le transfert modal.

Il est donc difficile d'accepter cette hausse car elle péjore l'attractivité des TP et a un fort impact psychologique. Et cela alors que l'on souhaite justement favoriser le transfert modal de la voiture vers les transports publics et la mobilité douce pour désengorger l'agglomération.

La question est finalement de savoir qui doit payer la croissance du réseau et de l'offre de transports : l'usager ou l'Etat ? Pour nous, l'augmentation de l'offre a pour but d'attirer de nouveaux usagers, et c'est par cette augmentation des recettes que la part du financement des usagers doit être prise en compte. La personne qui fait quotidiennement le même parcours depuis de nombreuses années ne bénéficie pas ou peu de l'offre de nouvelles prestations !

Tout le bénéfice que l'on pourrait avoir de l'attraction de l'augmentation de l'offre est annihilé par la hausse des tarifs du prix du billet, en franc constant le prix de l'essence et du parking a baissé depuis les années 70 alors que celui des transports publics augmente régulièrement !

De plus, il est d'autant plus difficile de faire passer le message que cette hausse des tarifs est justifiée par une augmentation des prestations, alors que les déplacements dans le centre de Genève sont actuellement rendus très difficiles par les travaux en cours pour la réalisation du TCOB !

Les usagers TPG en subissent directement les conséquences. On indemnise les commerces riverains, on baisse le prix des macarons lorsque des places de parcs sont supprimées, et pour les usagers, qui subissent également des nuisances, on leur fait le cadeau d'une augmentation, chercher l'erreur...

La règle du 50/50 (répartition égale entre le financement public et les recettes encaissées par les TPG via la vente de tickets et abonnements) est pour nous arbitraire.

Cette règle ne découle pas d'une politique claire en terme d'évolution de la mobilité sur le canton. Ce dogme comptable provoque l'abandon de prestation tel que le proxibus, prestation fort appréciées par des usagers n'ayant justement pas à disposition une desserte suffisante. Il faut introduire une souplesse dans l'application de ce principe en fonction des objectifs que l'on se fixe.

On site souvent le fait que le prix du billet est inférieur à Genève que dans les autres grandes ville de Suisse. En effet, Bâle, Berne ou Zurich ont un prix du billet légèrement supérieur à celui offert actuellement par les TPG (de 3,20.- à 4,00.-), mais en contre partie ils offrent un réseau de transport public performant, et leurs prestations en termes confort, vitesse commerciale, maillage du réseau et respect des horaires met évidence les efforts que Genève doit encore fournir pour offrir à ses usagers un réseau performant !

Attendons d'avoir à Genève un réseau à maturité pour envisager un rééquilibrage financier.

Commission des transports – séance du 12 octobre 2010

Proposition d'amendement

Présentée par les Verts

PL 10699

Contrat de prestations des TPG 2011-2014

**Scénario 1 : pas d'augmentation tarifaire
sur la période 2011-2014**

Art. 2, al.2 (nouvelle teneur)

Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :

187 992 000 F en 2011

207 670 000 F en 2012

216 330 000 F en 2013

226 805 000 F en 2014.

Commission des transports – séance du 12 octobre 2010

Proposition d'amendement

Présentée par les Verts

PL 10699

Contrat de prestations des TPG 2011-2014

Scénario 2 : augmentation tarifaire
repoussée à décembre 2011

Art. 2, al.2 (nouvelle teneur)

Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :

187 992 000 F en 2011

199 670 000 F en 2012

208 030 000 F en 2013

218 205 000 F en 2014.

COMMISSION DES TRANSPORT

Demande de simulation financière pour le contrat de prestation TPG 2011- 2014

(suite à la commission des transports du 5 octobre 2010)

PL 10699 - contrat de prestation TPG 2011-2014

	2011	2012	2013	2014
Recette TPG (en MFCH)	135'280	142'492	148'199	154'230
Charges d'exploitation TPG (en MFCH)	341'624	363'994	378'040	395'415
Contribution Cantonale TPG (en MFCH)	193'726	212'904	221'358	231'533
Ratio contribution cantonale	52.3%	53.7%	53.8%	54.1%
Compensation CFF suppl. (en MFCH)	0	0	0	0

Scénario A : Augmentation tarifaire + 10.3% avec réintroduction des proxibus

	2011	2012	2013	2014
Δ Recette (en MFCH)	7.1	5.5	5.4	5.0
Charges supplémentaire Proxibus (en MFCH)	2.9	2.9	2.9	2.9
Δ Contribution Cantonale (en MFCH)	-4.2	-2.6	-2.5	-2.1
Ratio contribution cantonale	50.6%	52.6%	52.8%	53.2%
Compensation CFF suppl. (en MFCH)	0	0	0	0
Δ Contribution Cantonale totale (en MFCH)	-4.2	-2.6	-2.5	-2.1

Scénario B : Pas d'augmentation tarifaire sur 2011 mais à partir de 2012 (+6.6%)

	2011	2012	2013	2014
Δ Recette TPG (en MFCH)	-7.0	0.0	0.0	0.0
Δ Contribution Cantonale TPG (en MFCH)	7.0	0.0	0.0	0.0
Ratio contribution cantonale TPG	54.4%	53.7%	53.8%	54.1%
Compensation CFF suppl. (en MFCH)	0.5	0	0	0
Δ Contribution Cantonale totale (en MFCH)	7.5	0.0	0.0	0.0

Scénario C : Pas d'augmentation tarifaire durant le contrat de prestation 2011-2014

	2011	2012	2013	2014
Δ Recette TPG (en MFCH)	-7.0	-7.4	-7.7	-8.0
Δ Contribution Cantonale TPG (en MFCH)	7.0	7.4	7.7	8.0
Ratio contribution cantonale TPG	54.4%	55.7%	55.9%	56.1%
Compensation CFF suppl. (en MFCH)	0.5	0.6	0.6	0.6
Δ Contribution Cantonale totale (en MFCH)	7.5	8.0	8.3	8.6

Date de dépôt : 2 novembre 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Jacques Jeannerat

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce rapport de minorité ne compte qu'une seule et unique divergence avec le rapport de majorité.

En effet, la minorité de la Commission des transports était prête à accepter le PL 10669 et le contrat de prestations qui doit lier l'Etat et les TPG pour les années 2011 à 2014 jusqu'à ce que la majorité vote un amendement visant à augmenter la subvention pour l'année 2011. Amendement ayant pour but de reporter d'un an l'augmentation du prix des titres de transport prévue par le Conseil d'Etat et le Conseil d'administration de l'entreprise. La subvention initialement fixée pour 2011 était de 180 492 000 F.

Le contrat de prestations des TPG constitue un des outils opérationnels du plan directeur 2011-2014, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports en commun sur la région.

Le plan directeur insiste sur la nécessité d'augmenter l'offre de transports publics, de l'ordre de 35% d'ici à 2014.

Une augmentation de l'offre de 35%

En date du 28 mai 2010, le Grand Conseil a adopté la résolution 609 demandant au Conseil d'Etat de compléter le Plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs. Tout en approuvant le plan directeur en question, la résolution demandait notamment au Conseil d'Etat de viser un objectif de financement public des transports collectifs de l'ordre de 50% dans le budget 2011-2014 des TPG.

La version définitive du Plan directeur des transports collectifs 2011-2014 a été adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010. Il a été présenté à la Commission des transports lors de sa séance du 29 juin 2010.

Cette version définitive a été élaborée en tenant compte de la résolution 609, de l'évolution du contexte et de l'avancement des projets d'aménagements depuis septembre 2009, date de son élaboration et des

contraintes budgétaires de l'Etat de Genève, dans le cadre de la préparation du plan financier quadriennal de législature et du budget 2011 de l'Etat de Genève.

Recommandation de l'Union des transports publics

Le plan directeur des transports collectifs prenait en compte une augmentation tarifaire nationale prévue pour le mois de décembre 2010, sans en préciser toutefois l'ampleur, qui a été proposée depuis à 6,6% par Unireso, sur la base de la recommandation de l'Union des transports publics (UTP).

Des efforts extrêmement importants sont demandés aux Transports publics genevois afin de maîtriser l'évolution des subventions cantonales tout en atteignant les objectifs ambitieux fixés par l'Etat. Les TPG devront encore poursuivre leurs efforts en vue d'améliorer encore leur productivité, en maîtrisant leurs charges et en augmentant les produits du transport. Ces améliorations de productivité ont été répercutées dans le plan financier pluriannuel.

On note ainsi que les subventions cantonales annuelles versées aux TPG dans le contrat de prestations 2003-2006 ont subi une hausse de 40% pour une progression de l'offre de 25%.

Cette évolution s'inverse sur la période 2007-2010 puisque l'offre en moyenne sur les 4 années doit progresser de 25% pour une variation moyenne des subventions de + 6% (161 000 000 F sur 2010, hors transfert d'actifs).

L'évolution sur la période 2011-2014 est plus marquée encore, puisqu'il est prévu une croissance de l'offre de + 35% sur les 4 années pour une augmentation des subventions de + 32% (214 000 000 F pour 2014).

Cette tendance s'explique par la progression plus faible que prévue des revenus unitaires du transport, et par le poids important des investissements prévus sur la durée du contrat.

Equilibre fragile

La solution retenue par le Conseil d'Etat consiste à maintenir les objectifs globaux du plan directeur, tout en ayant déjà procédé à des sacrifices, et à procéder à une augmentation tarifaire justifiée par la nécessité de faire supporter, de manière adéquate, le développement de l'offre aux contribuables et aux usagers des transports collectifs.

Ainsi, le projet de loi initial du gouvernement prévoyait des subventions de la manière suivante :

180 492 000 F en 2011

199 670 000 F en 2012

208 030 000 F en 2013

218 205 000 F en 2014.

pour atteindre un financement public des transports collectifs de l'ordre de 53% dans le budget 2011-2014 des TPG.

L'ensemble de la Commission semblait d'accord pour accepter de passer le taux de couverture de 50% à 53% par le simple fait de voir en parallèle une importante augmentation de l'offre (+ 35%). Equilibre acceptable entre les efforts importants demandés aux TPG, une augmentation tarifaire justifiée par la nécessité de faire supporter le développement de l'offre aux contribuables et aux usagers des transports collectifs. Equilibre acceptable, mais équilibre fragile.

En décidant de reporter d'un an l'augmentation tarifaire, la majorité de la commission a tout simplement rompu cet équilibre.

Raison pour laquelle, la minorité de la commission propose un amendement visant à revenir au montant figurant dans le projet initial pour la subvention prévue pour l'année 2011.

Amendement**Art. 2** ***Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'exploitation et tranches annuelles***

² *Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris indemnité CTI et contribution spéciale liée au transfert d'actif) versée aux TPG est le suivant :*

180 492 000 F en 2011

...

Mesdames et Messieurs les députés, la minorité de la Commission des transports vous invite donc à accepter cet amendement et ensuite à adopter le PL 10699 ainsi amendé (c'est-à-dire à revenir au PL initial tel que déposé par le Conseil d'Etat).