

Date de dépôt : 2 décembre 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 première minorité de M. Jacques Jeannerat (page 36)

Rapport de seconde minorité de M. Alain Meylan (page 40)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et

Messieurs les députés,

Suite au renvoi du projet de loi 10699 en commission, décidé lors de la session du Grand Conseil du 19 novembre 2010, la Commission des transports s'est réunies à deux reprises, les 23 et 30 novembre 2010, sous la présidence de M. Roberto Broggin.

Mme 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 Mme 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 et remis dans un délai record par M. Julien Siegrist que nous remercions vivement.

1 Discussion préliminaire

Le retour en commission du PL 10699, donne l'occasion au département d'apporter des informations complémentaires et suscite plusieurs réactions ou prises de position de la part des différents groupes :

- un commissaire du MCG (à l'origine du renvoi en commission) informe que son groupe a une revendication principale, qui sera formulée dans une résolution : améliorer le plus rapidement possible la liaison de la ligne 17 entre les Palettes et Lancy Pont-Rouge, que ce soit par des trams ou des navettes de bus ;
- la Conseillère d'Etat rappelle que de nombreuses rencontres ont eu lieu avec la commune de Lancy et les pétitionnaires. Cette question a été étudiée en profondeur. Le fait de rajouter des trams est matériellement impossible, car ils n'existent pas. Il n'est pas possible de louer des trams pour une année. Elle précise qu'en 2012, la ligne aura un tram toutes les 5 minutes. Pour la question d'une éventuelle navette, la commune de Lancy a refusé de participer au financement. Le chiffrage reste à affiner, mais les estimations s'élèvent à 1,8 million de francs ;
- le secrétaire général adjoint complète en précisant que la première offre qui avait été faite à Lancy ne prévoyait qu'un renforcement des cadences le soir entre 20h et 24h. La nouvelle offre envisagée prévoit un allongement de la ligne 17 jusqu'aux Palettes, en revenant exactement aux mêmes horaires et en faisant partir un bus en correspondance depuis l'Etoile. Cette prestation aurait lieu de 6h à 24h, aux mêmes horaires et 7 jours sur 7. Cette offre coûterait 1,850'000 francs et pourrait être mise en place à partir de mai 2011 ;
- il est encore précisé que la première proposition, qui consistait à mettre une correspondance le soir entre 20h et 24h, avait été initialement chiffrée à 200'000 francs par an, puis revue à la baisse par les TPG, aux alentours de 120'000 francs. C'est sur cette proposition que Lancy avait refusé d'entrer en matière sur un éventuel financement. L'objectif était de mettre cela en œuvre durant le mois de septembre 2010. Etant donné que cette offre n'était pas prévue dans le contrat de prestations 2007-2010, l'Etat ne pouvait pas la prendre en charge et des discussions ont dû être menées avec la commune ;
- revenant au PL 10699 et au contrat de prestation, la Conseillère d'Etat considère que le Grand Conseil doit maintenant prendre une décision. Elle précise que s'il ne le fait pas, elle prendra la décision d'aller de l'avant avec le Conseil d'Etat. Elle rappelle que les décisions sont déjà trop tardives, les CFF ayant dû prendre des mesures et les TPG étant toujours

en attente. Elle pense que la limite a été franchie lors de la dernière séance plénière,

- selon l'avis d'un député libéral, tout était déjà dans le plan directeur. Il affirme que la hausse de tarifs avait été évoquée au moment des débats sur ce plan directeur, et que celui-ci a été voté à l'unanimité ;
- une commissaire des Verts conteste cette vision des choses en rappelant que la commission n'a jamais été saisie formellement de la hausse de tarifs. Elle ajoute qu'il est toujours possible de procéder à des changements entre le plan directeur et le contrat de prestations. Pour la question de la ligne 17, les Verts ne sont pas opposés au principe, mais regrettent que la demande intervienne si tard. Pour ce qui est de la hausse des tarifs, la position des Verts reste inchangée ; à savoir le report d'une année de la hausse des tarifs ;
- un député Radical fait remarqué que les tarifs ne figurent ni dans le projet de loi, ni dans le contrat de prestations. Il conclut que la compétence de fixer les tarifs relève bien du Conseil d'Etat, sur proposition du Conseil d'administration. Il se demande à qui revient en finalité la compétence de fixer les tarifs ;
- la Conseillère d'Etat répond qu'elle se sent parfaitement compétente, mais qu'elle estime que certaines choses doivent être respectées dans un Etat démocratique. Elle rappelle que la résolution liée au plan directeur a été respectée. Là également, elle considère devoir respecter la décision du Grand Conseil, qui est prêt à octroyer 7 millions supplémentaires pour reporter d'une année la hausse des tarifs. Elle affirme qu'elle le fait par respect pour le Grand Conseil, mais qu'elle pourrait effectivement ne pas en tenir compte ;
- Le commissaire UDC fait remarquer que la question de la ligne 17 est un sujet « chaud » depuis un moment déjà et rappelle qu'une pétition déjà traitée est encore à l'ordre du jour sur ce sujet. Il pense qu'au lieu de faire une résolution sur la ligne 17, il serait possible de demander l'urgence sur la pétition afin de régler le problème en dehors du contrat de prestations des TPG. Pour ce qui est de la position UDC, il informe qu'elle restera la même ; à savoir un retour au projet de loi initial ;
- Un commissaire rappelle que le groupe Libéral est, lui aussi, toujours attaché à voter le contrat de prestations tel qu'il a été proposé initialement par le Conseil d'Etat. Il s'agit d'une mesure qui permettrait d'aller assez vite pour que le contrat puisse se mettre en place. Pour ce qui est des autres propositions, il rappelle l'accord de son groupe pour traiter la question des Proxibus par voie de résolution. Il ajoute que si le contrat de

prestations venait à modifier le budget qui a été adopté la semaine dernière à la commission des finances, il demanderait alors formellement l'audition du Conseiller d'Etat en charge des finances pour savoir quelles seraient les suites à donner ;

- Une députée des Verts confirme que son groupe reste favorable à un report de la hausse des tarifs en décembre 2011. Pour ce qui est des finances et du budget, elle souligne que si le contrat n'avait pas été renvoyé en commission, le timing aurait permis de voter ce projet de loi avant la séance de la commission des finances qui s'occupait du budget, celle-ci aurait donc pu intégrer la décision dans le budget en question. Elle estime toutefois que le nombre de millions retranchés à ce budget permet sans problème d'en rajouter 7 sans dépasser la limite de déficit prévue par le Conseil d'Etat ;
- La Conseillère d'Etat rappelle encore une fois que la décision devrait impérativement être prise lors de la présente séance pour un vote le 2 décembre 2010 en plénière. Elle ajoute que la limite a déjà été dépassée, puisque le changement d'horaire intervient le 12 décembre et que toute la mise en place commence à devenir limite pour que les TPG puissent tenir les délais. Elle ajoute qu'il est difficilement concevable d'imaginer des amendements au projet de loi, car ils impliqueraient l'élaboration d'un nouveau contrat de prestations dans un délai bien trop court. Elle ajoute que deux contrats de prestations sont déjà signés et validés ... Elle répète être parfaitement d'accord d'entrer en matière sur une résolution concernant les Proxibus. Elle informe que l'Association des communes genevoises accueillerait également favorablement une telle résolution et confirme que les communes concernées seraient prêtes à participer au financement, en précisant ce qui est vraiment nécessaire sur leur territoire. Pour ce qui est du tram de Lancy, elle répète qu'il n'y a pas de trams supplémentaires disponible, mais qu'elle est prête à entrer en matière sur une prestation de navettes dans une phase transitoire, tout en rappelant que, dès 2012, il y aura un tram toutes les 5 minutes sur cet axe.

2. Propositions d'amendements

Tenant compte des impératifs budgétaires pour 2011, une proposition d'amendement est évoquée, consistant à répartir sur les trois dernières années du contrat de prestation les 7,5 millions de subvention supplémentaire destiné à financer le report de la hausse tarifaire.

Le département précise que cette solution n'est pas envisageable pour les raisons suivantes :

- les 7,5 millions de francs, dus aux opérateurs, sont en fait une indemnité que le canton leur doit, parce qu'ils n'ont pas augmenté leur tarifs pour l'année 2011 ;
- sur le plan comptable, on ne peut pas payer ces 7 millions sur les années 2012, 2013 et 2014 en raison de l'étanchéité des exercices et il ne sera donc pas possible de justifier en 2012 ou 2013 une augmentation de la subvention cantonale sans prestation correspondante ;
- par contre, pour 2011 il est possible de la justifier une rallonge de subvention de 7,5 millions, puisque la prestation correspondante est la non augmentation tarifaire ;
- il est rappelé que les TPG ont la possibilité de se tourner vers la caisse centralisée de l'Etat en cas de problème de trésorerie et la caisse est tenue de compenser jusqu'à 15 millions de francs ;
- une telle solution aurait donc des effets pervers et coûterait certainement cher au final.

Considérant ce qui précède, un député Libéral propose de revenir à un amendement, proposé dans la première phase des travaux, au sujet de la réintroduction des proxibus. L'amendement permettait d'absorber une dépense supplémentaire en faisant passer la hausse tarifaire de 6,6% à 10,4%. Il propose ainsi de compenser la subvention supplémentaire de 7,5 millions pour 2011 par une hausse de 10,4% pour les années 2012, 2013 et 2014 ; ce qui permettrait, par une baisse de subvention sur ces trois années, de s'y retrouver.

Le département confirme que cette opération serait techniquement possible et qu'elle impliquerait en fait une augmentation de tarif de 10,3% sur les trois années à partir de 2012. Toutefois, la Conseillère d'Etat rappelle qu'une telle solution entraînerait une nouvelle modification du contrat de prestation ; ce qui n'est guère envisageable, vu les délais...

3. Prises de position et votes

Un commissaire du MCG précise que son groupe ne refusera pas le contrat de prestations, si une solution est trouvée pour le tram 17 et peu importe le moyen. Il demande des cadences de 5 minutes ; avec des navettes et des solutions de sous-traitances, s'il le faut. Il rappelle que cette attente provient de tous les partis politiques de Lancy.

Un député PDC informe que son groupe est prêt à travailler à l'élaboration d'une nouvelle résolution, intégrant à la fois la problématique de la ligne 17 du Grand-Lancy et la problématique des proxibus, de façon à dégager une majorité en faveur du projet de loi, tel qu'il était ressorti des précédents travaux de la commission. Il réaffirme que son groupe considère une hausse des tarifs en 2011 comme totalement inappropriée et qu'il continuera à défendre l'idée d'un report d'une année de cette hausse.

Une députée Socialiste, s'exprimant en son nom personnel, rappelle que le contrat de prestations a connu de nombreuses versions et a été discuté durant plus d'une année avec des personnes compétentes. Elle rappelle également que le Conseil d'Etat est compétent pour ce qui concerne les tarifs et souligne que les abonnements n'ont pas été touchés, surtout les abonnements pour les jeunes et famille. Elle rappelle aussi que les tarifs n'ont pas augmenté depuis 6 ans et que cette hausse ferait participer les usagers occasionnels. Elle est bien d'accord qu'une telle hausse de prix n'est pas idéale, mais elle estime qu'elle est en accord avec l'amélioration des prestations fournies. Elle aimerait arriver à une solution rapidement afin que les TPG sachent quoi faire. Elle identifie deux points chauds, qui sont la ligne 17 et les Proxibus. Pour les Proxibus, elle estime que la proposition de résolution Socialiste est intéressante, puisque le financement est séparé du contrat de prestations. Pour la ligne 17, elle pense qu'il serait possible de demander formellement au Conseil d'Etat son engagement pour un avenant au contrat de prestations, avec un financement propre qui soit séparé de ce contrat.

Le Président met aux voix **l'entrée en matière sur le PL10699.**

Entrée en matière sur le PL10699

Pour: 2S, 3Ve, 2PDC, 1UDC, 2MCG

Contre: -

Abstention: 3L, 2R

L'entrée en matière est **acceptée à la majorité.**

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

Vote de l'art. 1

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

Contre: -

Abstention: -

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

Concernant l'alinéa 2, deux propositions d'amendements sont formulées :

- un député Radical propose de nouveau l'amendement, tel qu'il figure à la page 111 du rapport de minorité, c'est à dire: « Art 2 al. 2: Le total de l'enveloppe pluriannuelle, y compris la ligne DCTI et contributions spéciales liées au transfert d'actif versé aux TPG est de 180'492'000 pour 2011 ». Le reste de l'article restant inchangé. Il précise qu'il s'agit du retour au projet de loi initial ;
- un commissaire Libéral propose l'amendement consistant à reporter la hausse sur les trois années qui suivent par une hausse tarifaire plus importante (10,3% au lieu de 6,6%). Il propose donc de laisser le montant pour 2011 tel qu'il figure actuellement à 187'492'000 frs et d'adopter une hausse sur les tarifs 2012, 2013 et 2014. L'enveloppe sera de 197'100'000 pour 2012 ;

Au sujet de la seconde proposition, la Conseillère d'Etat rappelle qu'elle impliquerait une modification des contrats de prestation.

Une commissaire du groupe des Verts informe que son groupe refusera l'amendement Radical, car il va à l'encontre du report de la hausse des tarifs d'une année. Pour ce qui est de l'amendement Libéral, elle le refusera également, bien que la hausse soit reportée, car les tarifs augmenteraient de plus de 10% ce qu'elle estime énorme et inacceptable ;

Pour le groupe démocrate chrétien, un commissaire rappelle être favorable au report d'une année de la hausse tarifaire, mais pas à une hausse supplémentaire pour les usagers, sur les trois dernières années, de l'ordre de 4%. Son groupe refusera également la proposition radicale, qui revient à abandonner l'idée du report de la hausse.

Le Président met d'abord aux voix **l'amendement Libéral** qui modifie les sommes pour les trois dernières années à l'al 2 de l'art. 2: « 2011: 187'492'000 F / 2012: **194'200'000 F** / 2013: **202'700'000 F** / 2014: **213'300'000 F** ».

Vote de l'amendement Libéral modifiant l'al 2 de l'art. 2 :
« 2011:187'492'000 F/ 2012: **194'200'000 F** / 2013: **202'700'000 F**/ 2014:
213'300'000 F»

Pour: 3L, 2R, 1UDC

Contre: 2S, 3Ve, 2MCG

Abstention: 2PDC

L'amendement Libéral est **refusé à la majorité**.

Le président met ensuite aux voix l'amendement Radical à l'al 2 de l'art.2 qui modifie la somme pour 2011 à 180'492'000 F.

Vote de l'amendement Radical à l'al 2 de l'art. 2, modifiant la somme prévue pour l'année 2011 à **180'492'000 F**.

Pour: 1S, 3L, 2R, 1UDC

Contre: 1S, 3Ve, 2PDC, 2MCG

Abstention: -

L'amendement Radical est **refusé à la majorité**.

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

Vote de l'art. 2, dans son ensemble

Pour: 1 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: 2 R, 3 L, 1 UDC

Abstention: 1 S

L'art. 2, dans son ensemble, est **accepté à la majorité**.

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

Vote de l'art. 3

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC,

L'art. 3 est **accepté à la majorité**.

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

Vote de l'art. 4

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC

L'art. 4 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 5

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: 1 UDC

Abstention: 2 R, 3 L

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

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

Vote de l'art. 6

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: 1 UDC

Abstention: 2 R, 3 L,

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

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

Vote de l'art. 7

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC,

L'art. 7 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 8

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: 1 UDC

Abstention: 2 R, 3 L

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

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

Vote de l'art. 9

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

Contre: -

Abstention: 2 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: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC

L'art. 10 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 11

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC

L'art. 11 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 12

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 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: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC

L'art. 13 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 14

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: -

Abstention: 2 R, 3 L, 1 UDC

L'art. 14 est **accepté à la majorité.**

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

Vote de l'art. 15

Pour: 2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 MCG

Contre: 1 UDC

Abstention: 2 R, 3 L,

L'art. 15 est **accepté à la majorité.**

Comme annoncé, le groupe Libéral demande l'audition du Conseiller d'Etat en charge des finances.

Le président met cette proposition aux voix :

Vote sur la demande d'audition

Pour: 1S, 2R, 3L, 1UDC
Contre: 1S, 3Ve, 2PDC, 2MCG
Abstention: -

L'audition est **refusée à la majorité.**

Pour terminer, le président ouvre le troisième débat et, la parole n'étant pas demandée, il met aux voix **le PL 10699, dans son ensemble, tel que renvoyé lors de la précédente session.**

Vote du PL 10699, dans son ensemble

Pour: 1S, 3Ve, 2PDC, 2MCG
Contre: 2R, 3L, 1UDC
Abstention: 1S

Le PL 10699 est accepté à la majorité.

4. Conclusion

Considérant ce qui précède, et notamment que les questions liées à la ligne 17 et aux proxibus, seront réglées par voie de résolution, la majorité de la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'adopter le présent projet de loi sans amendement, tel qu'il ressort des travaux de la commission.

ANNEXES :

Pour les annexes, prière de se référer au rapport 10699-A :

<http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10699A.pdf>

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

17
12 dt

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.

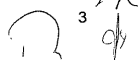
TITRE II - Dispositions générales

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

3 *Mr*


- 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.

4
K
97

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.

5
JK
dx

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

6

JK
gr

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. 187'492'000
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. 20'528'000
Année 2012 : Fr. 14'056'000
Année 2013 : Fr. 14'605'000
Année 2014 : Fr. 15'175'000

Handwritten signature and date: 12/7/14

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.

MK
8-9/10

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 assument 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 assument 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

12⁹ 9x

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.

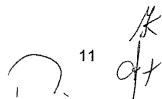
Les TPG tiennent à disposition du département leur organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.

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.

11 

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 bénéficiaires 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.

MK  12 

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).

13
K
dt

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

14

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 préteritant 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.

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:

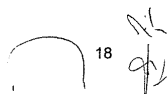
- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
- b) les TPG n'accomplissent pas ou accomplissent incorrectement leur tâche malgré une mise en demeure;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou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

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

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

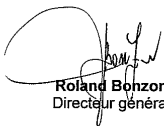
Date :

17.11.2010

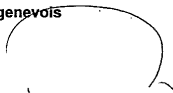
Signature

Pour les Transports publics genevois

représentés par



Roland Bonzon
Directeur général



Patrice Plojoux
Président du Conseil d'administration

Date :

14.10.2010

Signature

Date :

11 novembre 2010

Signature



Date de dépôt : 1^{er} décembre 2010

RAPPORT DE LA PREMIÈRE 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 + 3 5% 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).

Date de dépôt : 2 décembre 2010

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Alain Meylan

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le groupe Libéral a toujours été attaché à voter le contrat de prestations tel qu'il a été proposé par le Conseil d'Etat, ce d'autant plus qu'il est basé sur le plan directeur des TPG, accepté à l'unanimité de la commission et par une très grande partie du Grand Conseil au mois de juin. Dans ce plan directeur, on évoquait déjà la hausse des billets à mettre en relation avec une amélioration conséquente de l'offre. Aucune demande de modification n'a été formulée par les différents groupes, par exemple en proposant d'adapter à la baisse les prestations des TPG pour qu'elles correspondent à la baisse des revenus due à la non-hausse en 2011 du prix des billets.

L'amendement surprise de dernière minute et populiste des Verts (d'ailleurs repris par le MCG, c'est tout dire!) a ainsi mis à mal un début de paix dans la politique des transports puisque, comme cela a été dit, le plan directeur avait été voté à l'unanimité et que le PL du Conseil d'Etat est calqué sur les travaux de la commission. Les Verts porteront une lourde responsabilité pour cette déclaration de guerre alors que l'air était à l'apaisement. Enfin !

Il convient de dire que le PL 10699-B devrait alourdir de 7,5 mio le budget 2011 de l'Etat déjà déficitaire de plusieurs dizaines de millions. La majorité atypique sur ce P L n'a d'ailleurs formulé aucune demande de modification budgétaire prouvant une fois de plus leur incohérence et leur manque de maturité gouvernementale pour certains. Osons dire ici que Mme la Conseillère d'Etat Michèle Künzler (Vert !) a rappelé lors de la dernière séance du Grand Conseil qu'elle soutenait sans réserve et sans amendement le PL issu du CE. Peut-être n'a-t-elle été pas assez claire aux yeux de son groupe parlementaire. Quand le dogme dépasse la raison !

C'est pourquoi, voyant que certains partis gouvernementaux ne suivaient pas leur conseiller d'Etat, le groupe libéral a proposé un amendement consistant, tant que faire se peut, à « reporter » la non-hausse du prix des

billets de 2011 sur les 3 années suivantes du contrat de prestations. De cette manière, cela permettrait d'équilibrer la charge de l'Etat sur 4 ans alors même que le ratio de 50% de financement public, pourtant plébiscité par le Grand Conseil, n'est pas atteint compte tenu du développement des TPG. Ainsi, pour les finances publiques, le coût important du financement des TPG pour soutenir leur développement sur une période de quatre ans est quasi équivalent au coût du projet initial du Conseil d'Etat.

L'amendement modifie les tranches annuelles de la subvention basée sur une hausse des billets de 10,3% dès l'année 2012 (dans les faits fin 2011). A noter que c'est une des variantes qui a été calculée par les TPG et présentée par le département lors des discussions préalables de la commission. Dans un esprit de consensus et d'équilibre des efforts, la commission n'avait pas retenu cette solution. L'amendement des Verts ayant rompu cet équilibre fragile, e scénario doit être à nouveau proposé.

Un commissaire PDC a d'ailleurs clairement dit « qu'il peut y avoir des solutions pour réduire cet impact du report de la hausse des tarifs sur d'autres années du contrat de prestations. ». Suite à cette déclaration, le vote PDC en commission sur l'amendement est tout à fait surprenant.

Il convient donc de modifier l'article 2, alinéa 2 de la loi de la manière suivante :

²Le 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

194 200 000 F en 2012

202 700 000 F en 2013

213 300 000 F en 2014.

Présenté en commission, cet amendement a été écarté comme suit :

Pour: 3 L, 2 R, 1 UDC

Contre: 2 S, 3 Ve, 2 MCG

Abstentions: 2 PDC

Fort de ce qui précède, le groupe libéral vous recommande et vous remercie de soutenir cet amendement. Cela permettrait que ce PL soit plus largement soutenu, non sans une pointe de regret sur l'abandon du PL initial du CE, mais en ayant la conviction que le développement des TPG soutenu par les libéraux se réalise avec des efforts financiers équilibrés dans un contexte budgétaire difficile.