

Date de dépôt : 16 juin 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le présent projet de loi lors de deux séances ordinaires de la commission, à savoir les 3 et 10 juin 2014, sous la présidence de M. Daniel Zaugg.

Ont assisté aux discussions :

M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) ;

M. Blaise Hochstrasser, DETA, directeur générale de la direction générale des transports ;

M. Benoît Pavageau, DETA, directeur de la direction des transports collectifs, direction générale des transports.

Les procès-verbaux ont été tenus par MM. Christophe Vuilleumier et Aurélien Riondel, que le rapporteur remercie chaleureusement.

Séance du 3 juin 2014

Présentation des états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013 et audition de M^{me} Anita Frei, présidente du conseil d'administration accompagnée de M. Christoph Stucki, directeur général a.i et M. Benjamin Vincent, directeur finances & gestion.

M^{me} Frei remercie la commission et distribue les comptes annuels 2013 (voir annexe) en mentionnant que les chiffres sont bons.

M. Vincent prend ensuite la parole et débute les commentaires sur les comptes annuels. Il observe que le résultat est de 3,3 millions, soit un écart de 10 millions par rapport au budget. Il signale ensuite que les pourcentages évoluent peu d'une année à l'autre, avec une différence plus importante dans la rubrique « divers ». Il ajoute que les charges de personnel s'élèvent à 54%, et il mentionne que les amortissements, à 11%, portent sur le matériel roulant. Il rappelle également que les TPG ont la responsabilité de financer leurs investissements, impliquant une dette de 480 millions pour fin 2013, et des charges financières à hauteur de 13 millions.

Il observe ensuite que les ventes de billets et de cartes journalières en 2013 sont proches de l'année 2012 mais en-deçà des perspectives budgétaires. Il ajoute que les abonnements voient un résultat de 8% supérieurs aux perspectives budgétaires. Il remarque que les revenus sur les transports sont en progression de 5,6 millions, soit 5,2%. Il précise que les revenus sur les transports intègrent la ligne 61, ainsi que des prestations du type Salon de l'auto, avec une progression de 1,3 million.

Il déclare encore que les produits des contrôles des titres de transport sont en dessous de 600 000 F par rapport aux perspectives budgétaires. Il observe à cet égard que les contrôles ont été en augmentation de plus de 8%, mais que les fraudes ont par ailleurs baissé.

Il évoque ensuite les charges et mentionne que la différence est de 4,5 millions en termes de charges de personnel, avec un résultat à 224 millions sur l'exercice. Il déclare encore que les charges inhérentes à la prévoyance professionnelle ont été recalculées et sont fortement impactées par les notions macro-économiques, soit l'indice du coût du loyer de l'argent. Et il mentionne que ce faisant la charge a diminué.

En termes de frais de véhicules, il explique que les objectifs sont respectés avec un montant de 30,4 millions. Il précise que l'écart principal est lié à la non-réalisation du projet TPG-vélos puisque les vélos n'ont pas été achetés. Il ajoute que la sous-traitance se situe 500 000 F au-dessus des estimations qui intégraient 1,9 million pour les vélos. Il ajoute que le décalage est de 2,4 millions, notamment en raison de la ligne 61 qui n'avaient pas été intégrée, et des renforts ainsi que de la mise en service de la ligne M.

Il déclare ensuite que la régularisation de la TVA se retrouve également dans les rubriques.

Il évoque encore divers projets décalés dans le temps, impliquant un décalage financier de plus de 3 millions. Il ajoute que les constats non recouverts se montent à 3,2 millions.

Il signale ensuite que les effectifs se montent à 1 867 temps pleins, et il rappelle que les parties formations, recrutement et charges sociales sont comprises avec les charges salariales.

Il rappelle encore que la part cantonale se monte à 204 millions. Il évoque ensuite les indicateurs du contrat de prestations et il rappelle que l'objectif était de ne pas dépasser 58,3%, et il remarque que le résultat se monte en l'occurrence à 51,6%. Il observe ensuite, en ce qui concerne les titres de transport, que l'objectif était à 46% et que le résultat se monte à 47%, un résultat ainsi également favorable. Il termine en mentionnant que le prix du kilomètre se monte à 11,5 centimes.

Il en vient au plan d'investissement et il mentionne qu'entre 2011 et 2013, 262 millions ont été consolidés.

Un commissaire (UDC) remarque que les liquidités sont faibles et il demande quelles sont les limites de montants non utilisés.

M. Vincent répond que la possibilité de liquidité se monte à 15 millions. Il ajoute que les TPG ont plus contribué aux liquidités de l'Etat que l'inverse. Il remarque que la limite de crédit de la Banque cantonale est fixée à 5 millions. Il observe que le financement d'En Chardon représente à cet égard un défi.

Un commissaire (UDC) observe que les compagnies de leasing sont suédoises et françaises et il demande s'il n'y a pas de société similaire en Suisse.

M. Vincent répond que le coût de l'emprunt est de meilleure qualité dans ces sociétés.

Un commissaire (UDC) rappelle que le prix du billet est couvert à 60% par les utilisateurs.

M. Vincent déclare que le taux de couverture total se monte à 47,7% et il observe que la contribution est de 50%.

M. Stucki prend la parole et déclare que le taux de couverture en Suisse est en général de 40 à 50%. Il mentionne qu'il faudrait donc doubler le prix du billet dans toute la Suisse pour couvrir toutes les charges, et il observe que les TPG sont dans une situation conforme par rapport au reste de la Suisse. Il ajoute qu'en France, le taux de couverture se monte à 20%.

Un commissaire (UDC) demande quel est le montant versé à l'Etat pour obtenir la caution simple.

M. Vincent répond que le montant est de 12,25%. Il observe qu'au terme du contrat de prestation, les TPG doivent reverser l'équivalent de 50% du bénéfice cumulé sur quatre années.

Un commissaire (UDC) se déclare étonné de constater qu'il n'y a pas de montant versé pour l'utilisation du domaine public.

M. Vincent répond que la charge tacite est de 23 millions mais que la subvention tacite est similaire.

Un commissaire (UDC) demande quel est le taux moyen des emprunts.

M. Vincent répond qu'il est de 2,70% sur l'ensemble de la dette. Il rappelle que les TPG ont des dettes à court terme et à long terme. Il mentionne que les financements sont associés aux durées de vie du matériel.

Un commissaire (PDC) évoque la page 6 du rapport et demande des explications.

M^{me} Frei déclare qu'il s'agit des lignes portant sur les achats d'abonnements réalisés par les communes.

M. Vincent ajoute que si les achats sont importants, des rabais sont octroyés.

Un commissaire (PDC) demande si le chiffre concernant la vente de billets n'est pas lié à la question des distributeurs de billets qui ne fonctionnaient pas.

M. Stucki précise que ces dysfonctions ont entraînés une augmentation de la vente d'abonnements. Il mentionne que cette tendance demeure pour le moment. Il signale par ailleurs que le taux de fraude est similaire au taux alémanique.

M. Hochstrasser signale que le nombre d'abonnés a augmenté dans le réel.

Une commissaire (Ve) signale que si les machines dysfonctionnent, le travail des contrôleurs s'en trouve rendu difficile. Elle se demande si les personnes qui ont pris des abonnements ne voulaient pas, quoi qu'il en soit, prendre des abonnements, et elle pense qu'il y a en fait une perte d'utilisateurs ponctuels. Elle ajoute que les TPG n'ont pas la côte pour les loisirs.

M. Stucki déclare que c'est un problème de l'offre. Il mentionne que l'offre n'est pas orientée vers un usage de loisirs. Il observe que la ligne D, le mercredi après-midi et le week-end représente une exception, une exception qui fonctionne bien.

Une commissaire (Ve) demande si des partenariats sont prévus à l'avenir.

M. Stucki répond que c'est difficile mais que la réflexion porte sur ce point.

Un commissaire (S) évoque la page 8 et demande pourquoi on est passé de 211 000 F à plus de 2 millions entre 2011 et 2013.

M. Vincent répond que les charges inhérentes au report des trams ont été basculées en 2013.

Un commissaire (S) demande ce qu'il en est du site d'En Chardon et des pénalités.

M. Hochstrasser répond que lorsque les trams ont été commandés, l'ouverture du tronçon Bernex-Vailly était prévue, et il mentionne que le report de ce tronçon a entraîné le gel de la commande et une pénalité.

Mme Frei ajoute que la commande a été retardée de 3 ans et demi.

M. Stucki déclare que des discussions vont encore se dérouler cet été pour trouver des solutions, notamment à l'égard de la fin des travaux et de la vente de ces trams à un autre réseau.

M. Vincent signale que si une pénalité doit être payée, il n'y a pas d'amortissements et de frais financiers. Il ajoute que cette pénalité est en l'occurrence moindre que le coût qui aurait été investi.

Le Président demande quelle est la proportion entre cette pénalité et le montant de la commande de ces trams.

M. Vincent répond que le coût se monterait à 30% de plus.

Un commissaire (PLR) demande si les TPG touchent quelque chose sur les abonnements généraux suisses.

M. Stucki répond que des relevés sont faits sur ces abonnements généraux, et il mentionne qu'une distribution est réalisée en fonction de l'utilisation des différents réseaux. Il n'a pas en tête le montant que les TPG touchent à cet égard. Il observe que ce montant n'est toutefois pas négligeable.

M. Hochstrasser signale que l'abonnement de parcours implique également un reversement à Unireso.

Un commissaire (MCG) demande si les TPG offrent des avantages en nature. Il demande quel est le montant de ces avantages.

M. Stucki répond que seuls le personnel et les retraités bénéficient de la gratuité. Il rappelle qu'en 1987, de nombreux abonnements étaient donnés à gauche et à droite, une pratique qui a cessé depuis lors.

Un commissaire (UDC) remarque que les TPG ne profitent plus des escomptes de leurs fournisseurs selon la page 4 des états financiers. Il craint

que les TPG n'aient pas assez de liquidité pour payer comptant et profiter des escomptes. Il mentionne ensuite que les fonds propres devraient couvrir les immobilisations et il demande si la raison en revient au parc du matériel roulant qui est neuf.

M. Vincent répond que les dettes à long termes sont liées au matériel roulant. Il rappelle que 200 bus neufs ont été mis en circulation. Il rappelle également que les trolleybus avaient une durée de vie de 22 ans. Il ajoute que les TPG achètent du matériel roulant par flotte en raison des rabais qui sont proposés. Il observe en outre que l'offre a largement augmenté au cours de ces dernières années, ce qui implique qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre de trams et de bus.

Un commissaire (UDC) demande qui sont les spécialistes en matériel roulant qui siègent dans le conseil d'administration.

M^{me} Frei répond que M. Grasset est spécialiste. Elle rappelle que c'est le Conseil d'Etat qui désigne les administrateurs.

Un commissaire (UDC) remarque que M. Stucki devrait siéger dans ce conseil d'administration.

Un commissaire (UDC) évoque ensuite l'entretien des voies et il demande si c'est le canton qui est en charge de ce poste.

M. Stucki répond que c'est en effet l'Etat. Il observe que l'usure des rails, actuellement, est inhabituelle, et il mentionne que les causes sont en train d'être recherchées. Il rappelle que les trams Bombardiers sont très lourds et ont des spécificités particulières qui peuvent entraîner une usure plus grande, notamment dans les courbes. Il pense que le rapport d'analyse sera terminé cet automne. Il ajoute qu'il est nécessaire de résoudre ce problème.

Un commissaire (UDC) aimerait obtenir des chiffres à cet égard de la part du département.

M. Hochstrasser répond qu'une réponse écrite sera envoyée à la commission.

Un commissaire (S) évoque la sous-traitance dont la croissance est de 12,4% et il aimerait savoir si cette tendance va augmenter.

Mme Frei répond que la sous-traitance est plafonnée et elle observe que les TPG sont en-dessous de ce plafond.

M. Vincent répond que les renforts des lignes Y et D et la mise en service de la ligne M n'étaient pas encore connus lors de l'élaboration du budget.

M. Hochstrasser précise que ces lignes ont été commandées par le GLCT.

Un commissaire (S) demande si le vandalisme est en augmentation. Et il demande ce qui se passe en cas de vandalisme.

M. Vincent répond que le vandalisme est effectivement en augmentation, notamment sur les anciens véhicules. Il ajoute que les TPG portent systématiquement plainte. Il observe que les TPG sont assurés à cet égard.

Un commissaire (S) évoque ensuite la carte junior et il demande quelle est la proportion de gens qui connaissent cette option.

M^{me} Frei répond que les Genevois ne connaissent pas très bien cette carte junior.

M. Stucki déclare qu'il est nécessaire de faire un effort et de mieux communiquer sur cette option. Il rappelle que cette carte donne la gratuité jusqu'à 16 ans. Il rappelle que le même système existe pour les grands-parents.

Un commissaire (S) félicite alors les TPG sur leurs résultats et l'extension de l'offre ces dernières années.

Un commissaire (EAG) demande quel est le principe actuel concernant le matériel obsolète, et s'il est détruit ou s'il est proposé dans le tiers-monde.

M^{me} Frei répond que ce matériel circule sur d'autres réseaux.

M. Stucki ajoute qu'un accord existe avec le fournisseur qui reprend les véhicules remplacés. Il ajoute que ce fournisseur les place dans des réseaux intéressés à travers le monde. Il mentionne ainsi qu'il est possible de croiser des bus TPG en Amérique du Sud. Il signale par ailleurs qu'une association souhaite faire un musée et récupère d'anciens bus.

Un commissaire (UDC) observe que le salaire moyen du personnel est de 120 000 F et il demande si ce salaire est bas ou élevé par rapport aux salaires zurichois.

M. Vincent répond qu'il ne s'agit pas du salaire moyen puisque tous les frais sont intégrés. Il ajoute que le salaire moyen se situe donc plutôt vers 100 000 F et est en lien avec le coût de la vie du canton.

M. Stucki ajoute qu'il faudrait mener une enquête pour répondre à cette question. Il observe toutefois que les salaires à Lausanne sont plus bas et que les salaires alémaniques sont plus hauts. Il ajoute que la productivité à Genève est plus basse en raison des horaires à 40 heures et des jours de vacances qui sont plus nombreux.

Un commissaire (UDC) demande si les TPG vont abolir le paiement des primes d'assurances pour les retraités, comme les SIG l'ont fait.

M^{me} Frei acquiesce. Elle remarque cependant que les statuts prévoient cette participation et qu'il est donc nécessaire de modifier ces statuts au travers de négociations qui impliquent un certain temps.

M. Stucki observe que le personnel travaillera un peu plus pour financer ces primes d'assurance.

Un commissaire (UDC) demande quel est le pourcentage du personnel habitant en France voisine.

M. Stucki répond qu'il se monte à 22%.

Suite des travaux - séance du 10 juin 2014

Le Président ouvre le débat sur le PL 11424.

Un commissaire (UDC) remercie le département pour avoir répondu à sa question sur la gestion des frais relatifs à la recharge métallique des rails. Il demande à ce que cet élément, qui n'apparaît pas dans les comptes des TPG, soit mentionné dans le rapport de la commission. Il demande s'il est exact que ces travaux sont entrepris par les TPG, mais intégralement remboursés par l'Etat.

M. Pavageau confirme les propos du commissaire (UDC).

En l'absence d'autre demande de parole, le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL.

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité (1 EAG, 2 S, 1 V, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

Le Président ouvre le deuxième débat.

Titre et préambule : pas d'opposition adopté.

Article unique : pas d'opposition adopté.

Le Président ouvre le troisième débat.

Un commissaire (MCG) se félicite du résultat positif des comptes consolidés des TPG pour l'année 2013. Il souhaite que le résultat de 2014 soit aussi encourageant. Il demande pourquoi les bus circulant sur la ligne 61 sont immatriculés dans le département du Rhône.

M. Pavageau signale que l'Etat a confié l'exploitation de la ligne 61 aux TPG, qui, eux, ont sous-traité cette ligne aux transports publics d'Annemasse. Il rappelle que le numéro de département qui figure sur la plaque minéralogique n'a plus de valeur légale en France. M. Pavageau signale que

du matériel roulant a dû être emprunté durant les premiers mois d'existence de la ligne, dans l'attente de l'achat de véhicules spécifiques, beaucoup moins polluant que les premiers.

Un commissaire (UDC) annonce avoir trouvé l'audition des représentants des TPG très intéressante. Il rappelle que 59 % des recettes de TPG sont des subventions provenant du canton, des communes et de la Confédération. Il annonce qu'une baisse des recettes due à l'IN 146 impliquerait une baisse des prestations. Il estime que les TPG sont bien gérés et que l'offre est actuellement performante.

En l'absence de demande de parole, le Président met aux voix le PL.

Les commissaires acceptent le PL 11424 par :

Pour : **13** (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : **–**

Abstention : **1** (PLR)

Conclusion

La majorité de la commission estime que les comptes des TPG sont bien gérés et félicite l'entreprise publique pour le développement de l'offre de ces dernières années. Elle remercie les représentant-e-s des TPG auditionné-e-s pour leur travail et leurs explications.

La majorité de la Commission des transports vous invite à voter le projet de loi 11424.

Annexe :

Les états financiers sont consultables à l'adresse suivante :

<http://www.geneve.ch/grandconseil/data/texte/PL11424.pdf>

Projet de loi (11424)

approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 6 novembre 2013;
vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 17 mars 2014,
décrète ce qui suit :

Article unique Etats financiers

¹ Les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) comprennent :

- a) un bilan;
- b) un compte de résultat;
- c) un tableau des flux de liquidités;
- d) un tableau de variation des fonds propres;
- e) une annexe contenant un résumé des principes et méthodes comptables, des notes détaillant les différents postes du bilan et du compte d'exploitation, ainsi que les autres informations requises par le référentiel comptable.

² Les états financiers pour l'année 2013 sont approuvés.