

Date de dépôt : 13 juin 2016

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, François Lefort, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Emilie Flamand-Lew, Delphine Klopfenstein Broggin, Frédérique Perler, Sarah Klopmann modifiant la loi 11531 accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018, du 4 décembre 2014

Rapport de majorité de M. Patrick Lussi (page 1)

Rapport de première minorité de M. Thomas Wenger (page 7)

Rapport de seconde minorité de M. Mathias Buschbeck (page 9)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Patrick Lussi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le PL 11919 durant une séance, le 7 juin 2016, sous la présidence de M. Pierre Vanek.

Ont assisté à la séance de la commission :

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) :

M. David Favre, secrétaire général adjoint ;

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DGM).

Qu'ils soient remerciés pour leurs contributions appréciées.

Procès-verbaliste :

M^{me} Tina Rodriguez.

Je la remercie pour la fidèle restitution des débats.

Présentation du projet de loi

M. Buschbeck déclare que le PL propose une modification à l'art. 2 al. 1 pour les années 2017 et 2018. Là où il est inscrit 215 millions, on passerait à 225 millions et là où il est inscrit 212 millions, l'on passerait à 222 millions.

Il avait déjà annoncé le PL moins d'un mois auparavant quand ils travaillaient sur la modification des tarifs et il y avait une large majorité de la commission qui disait qu'il fallait adapter et revoir les tarifs à la hausse. Il y a eu plusieurs auditions dans ce cadre et notamment celle du comité d'initiative de la baisse des tarifs qui a dit qu'il n'entrerait pas en matière s'il n'y avait pas une hausse de l'offre ou en tout cas pas une diminution.

La baisse des tarifs s'accompagne d'une baisse de l'offre qui irait jusqu'à -6%. Le contrat de prestations prévoit -2% par année et, avec une hausse de tarif, l'on devrait regagner 3% et passer à -1%.

Parallèlement, la fréquentation des TPG a continué à augmenter à un rythme plus doux, mais elle a augmenté quand même. Les personnes sont plus serrées dans les TPG et il y a une nette perception de quelque chose qui ressemblerait à une baisse de l'offre.

M. Buschbeck indique que, si les membres de l'IN 144 tiennent les mêmes propos que lors de leur audition, c'est-à-dire s'il n'y a pas une hausse de l'offre, ils lanceront un référendum.

La perception de la baisse de l'offre peut être faite en parallèle de la hausse de la fréquentation des TPG. Le fait de refuser le rééquilibrage aura pour conséquence de rester avec les tarifs en vigueur mais avec une offre baissant massivement.

L'augmentation estimée des tarifs devrait apporter 9 à 10 millions dans les caisses des transports publics, pour freiner cette baisse. Il faudrait avoir une parité d'efforts de la part de l'Etat de Genève en redonnant la subvention des mêmes montants, car cela permettrait de couper l'herbe sous le pied des référendaires.

Cela permettrait à cette hausse des tarifs souhaitable d'entrer en vigueur. Il serait dommageable de ne pas avoir de hausse des tarifs dans l'immédiat et d'autres hausses devraient suivre avec le CEVA. Plus ils attendent pour augmenter les tarifs, plus la situation sera compliquée.

Questions des commissaires

Un député (UDC) demande pourquoi M. Buschbeck estime que la baisse des tarifs est finalement malheureuse.

M. Buschbeck répond que c'est parce qu'elle a conduit à une baisse de l'offre. La fréquentation des TPG augmente et il est triste de voir l'offre baisser.

Un député (PLR) déclare que le PLR retient le principe de responsabilité. Le peuple a décidé librement de baisser ces tarifs contre l'avis des Verts et l'avis d'autres partis. Il y a des conséquences à ce vote et il faut les assumer. Le PLR ne pense pas qu'il faille augmenter quoique ce soit. Il mentionne le référendum sachant que, au fond, il faudrait une hausse des tarifs avec une hausse de l'offre, dans une logique absolue. Le député (PLR) pense que l'augmentation est même trop faible et, s'il y a une volonté de référendum, elle ne pourra être empêchée. Il se demande si le principe politique ou le principe économique et écologique prime.

M. Buschbeck n'a pas l'impression que ces deux concepts s'opposent. Il pense qu'il y a une responsabilité quand l'on se demande où mènera la proposition. Il convient d'empêcher la situation dommageable où la hausse serait contestée par référendum. Il pense que l'on coupe court au référendum s'il y a une hausse des subventions en parallèle. Le PL pourrait prévoir que la hausse des subventions ne serait valable qu'au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la hausse des tarifs.

M Buschbeck concède que le PL devrait être accepté ou refusé lors de cette séance de commission, sachant qu'il devrait impérativement être traité en même temps que la hausse des tarifs. En additionnant les refus et les abstentions, il semblerait qu'il y ait un score serré pour cette hausse des tarifs voire un refus de la proposition. Sans cette hausse de subvention, même au Grand Conseil, cette augmentation des tarifs n'est pas acquise.

Un député (S) fait remarquer à un député (PLR) que les personnes ont voté pour une baisse des tarifs mais pas une baisse de l'offre. Il fallait augmenter la subvention aux transports publics pour compenser la baisse des tarifs, selon lui. Il se demande si le vote de 75% pour la priorité à la mobilité douce et les transports publics dans les centres urbains va dans le sens de la proposition de M. Buschbeck.

M. Buschbeck pense que les personnes ont besoin d'un centre-ville apaisé et cela va dans le sens de son PL également.

Un député (PDC), se demande si l'on sait si le contreprojet à l'IN 154 engendrera une hausse des offres des transports publics pour les prochaines années. Il se demande aussi pourquoi les indemnités ont augmenté de 5 millions de 2016 à 2017 pour baisser ensuite de 3 millions en 2018.

M. Favre déclare que la votation est toute récente et qu'ils travaillent pour mettre en œuvre le contreprojet. Une meilleure priorisation pour un certain nombre de zones et une meilleure fluidité sont souhaitées. Cela impliquera effectivement le développement de l'offre de transports publics. Le contreprojet ne dit pas que l'on va développer massivement les TPG mais que l'on va les fluidifier et les prioriser.

Sur les axes frontaliers pendulaires, il est indiqué que l'on peut prendre les places utilisées actuellement pour les voitures pour faire des lignes BHNS, ce qui correspond presque à un tram sans rail. Il y a des gains à faire sur des axes transfrontaliers où il y a déjà des prestations de transports publics.

M. Pavageau déclare que les TPG continuent de perdre beaucoup d'argent chaque année. Ils ont perdu 11 millions lors du dernier exercice. Le but est qu'à la fin de l'exercice, il n'y ait plus de pertes. Le contrat de prestations 2014 a été construit de manière à ce que, à la fin de l'exercice 2015-2018, il n'y ait plus de pertes. Ils avaient calé la baisse des pertes sur la capacité à faire des réserves. Les réserves TPG encaissent les pertes cumulées sur les réserves financières. L'un des projets permettant de passer à l'offre du quart d'heure a pris un an de retard. L'argent qui avait été mobilisé a été versé aux TPG pour qu'ils perdent un peu moins d'argent que prévu. Ceci était pour limiter la baisse des réserves.

Le député (PDC) rappelle qu'il y aura la mise en service du Léman Express en 2019 et c'est une nouvelle prestation pour les TPG et pour les CFF. Ce sera le contrat de prestations 2019-2023 et le travail a déjà commencé.

M. Pavageau signale qu'il y aura de nouvelles prestations pour les TPG et les CFF.

M. Favre précise qu'il faudrait 40 millions avec une hausse tarifaire. Le système « Tout Genève » en une zone n'est pas réalisable avec le Léman Express. Il est clair que, à l'heure actuelle, les tarifs sont très bas, mais ce n'est pas du goût de la Confédération qui cofinance.

M. Favre déclare que les 40 millions sont un chiffre un peu grossier mais tiennent déjà compte de futures recettes.

Un député (MCG) déclare que ce PL revient au projet B qui avait été voté avec une baisse des 41 millions à 20 millions. Il rappelle que, dans le cadre du PL 11531-A, la gauche dans le rapport de majorité parlait de renvois, de licenciements, de peine à embaucher au sein des TPG et, il y a 15 jours, la

commission a pu constater qu'il n'y avait pas eu de licenciements. Les TPG ont trouvé les 14 millions qui leur manquaient à l'époque.

Le Président propose de passer au vote d'entrée en matière sur le PL 11919.

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

L'entrée en matière sur le PL 11919 est refusée.

Conclusions

Mesdames et Messieurs les députés, comme vous avez pu le lire, la Commission des transports a étudié ce projet de loi à la suite du PL 11805 demandant d'augmenter les tarifs TPG.

La majorité de la commission a préféré ne pas entrer en matière sur ce PL 11919, ceci pour confirmer que l'augmentation des tarifs proposée représentait une solution plus équitable pour l'ensemble des citoyens contribuables.

La majorité de la commission vous demande de refuser l'entrée en matière ce projet de loi.

Projet de loi (11919)

modifiant la loi 11531 accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018, du 4 décembre 2014

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

Art. 1 Modifications

La loi accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018, du 4 décembre 2014, est modifiée comme suit :

Titre de la loi (nouvelle teneur)

Loi accordant une indemnité de 865 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

208 000 000 F en 2015

210 000 000 F en 2016

225 000 000 F en 2017

222 000 000 F en 2018

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 10 juin 2016

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Thomas Wenger

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de loi propose une augmentation de la subvention aux TPG de 10 millions par année en 2017 et 2018 soit de 215 millions à 225 millions en 2017 et de 212 millions à 222 millions en 2018.

Lors du travail de la commission sur le PL 11805 relatif à la hausse des tarifs des TPG, l'audition du comité d'initiative de l'IN 146 « Stop à la hausse des tarifs TPG ! » votée deux fois par une majorité de la population genevoise a démontré qu'une légère hausse des tarifs TPG serait envisageable à la seule condition qu'elle soit accompagnée d'une hausse de l'offre.

Les prestations des TPG ont baissé de 2,5% en 2015

Après avoir doublé en dix ans, les prestations des TPG ont baissé de 2,5% en 2015. Le contrat de prestations prévoit -2% par année. Si rien n'est fait, les prestations des TPG auront baissé de 6% à la fin du contrat de prestations en 2018.

Ces baisses qualifiées par l'Etat de minimes ou d'indolores sont en réalité de réelles baisses qui péjorent directement les déplacements des usagères/ers dans leur quotidien qui doivent dorénavant patienter quelques minutes de plus aux arrêts, et plus encore en cas de transbordement.

C'est un processus négatif qui représente un très mauvais signal alors que la demande en déplacements va continuer de croître ces prochaines années. Croissance de la population et des déplacements, saturation du trafic, bouchons, normes de pollution de l'air et du bruit régulièrement dépassées, qualité de vie mise à mal, autant de facteurs qui exigent une augmentation de l'offre des transports publics.

De plus, en 2019, le RER Léman Express va entrer en service, offrant pour la première fois au Grand Genève un véritable réseau RER, rapide, confortable et efficace. Cette nouvelle offre inédite encouragera certainement de

nombreuses personnes à troquer leur voiture pour les transports publics (entre autres sur des axes mal desservis jusqu'à maintenant) ; mais pour cela, il faudra que l'ensemble du réseau soit prêt à absorber ces flux de passagers/ères en augmentant ses capacités.

Pour un développement de l'offre des transports publics

La minorité soutient l'arrêt immédiat des baisses de prestations, la poursuite de l'extension du réseau et le développement de l'offre des transports publics.

C'est bien ce que demande ce projet de loi qui permettra de dégager des moyens nécessaires pour inverser la tendance.

Une large majorité de la population genevoise a voté le 5 juin dernier la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée qui a pour objectif de décharger les centres urbains du trafic individuel motorisé en donnant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce. Il est temps de respecter cette volonté populaire en donnant les moyens aux TPG de développer leur offre.

Conclusion

C'est pourquoi, nous vous engageons, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à suivre la minorité de la commission et à voter ce projet de loi qui permettra à l'offre de transports publics d'augmenter à nouveau.

C'est indispensable pour une mobilité plus durable et écologique et pour une diminution de la pollution de l'air et du bruit garantissant une meilleure santé des habitantes et habitants de notre région genevoise.

Date de dépôt : 13 juin 2016

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Mathias Buschbeck

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le canton de Genève, après avoir pris énormément de retard dans le développement de ses transports publics à la fin du siècle passée, en avait rattrapé une part importante grâce à d'énormes efforts en matières d'investissement et de subventionnement. Ainsi, de 2002 à 2014, l'offre avait augmenté de 100 %.

Cet effort de l'Etat de Genève dans la durée a permis de fidéliser des dizaines de milliers d'usagers, qui ont ainsi, dans leur grande majorité, renoncé à leur voiture.

Malheureusement, après avoir connu un sommet en 2014, culminant à 233 millions de francs, la participation du canton au financement des transports publics chute ensuite brutalement : c'est ainsi des montants compris entre 208 et 215 millions qu'il est prévu de verser entre 2015 et 2018 dans le cadre du contrat de prestations.

A cette décision malheureuse, se sont ajoutées les conséquences attendues des baisses de tarif imposées par l'adoption de l'IN 146.

Depuis deux ans, tous les acteurs de cette situation se rejettent la responsabilité de la situation et chacun y va de sa méthode Coué.

Premièrement, les initiants avaient la certitude que la baisse des tarifs serait compensée par l'augmentation de fréquentation. La lecture des résultats 2015 des TPG est pourtant sans équivoque ; c'est 10,7 millions de manque à gagner par année que cette baisse de tarif a impliqués et continuera d'impliquer.

Deuxièmement, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil se perdent dans les « yaka » ; pour eux, il devrait être possible d'économiser ces « quelques » millions sans préteriter l'usager, avec des mesures d'efficacité et « d'optimisation de l'offre », euphémisme pour signifier que la population n'a qu'à être encore un peu plus à l'étroit dans les TPG. La mesure la plus cynique étant sans doute l'introduction d'une diminution de l'offre « en heure creuse »

sur le réseau de tramways ; quiconque prenant un tant soit peu les trams sait très bien que de telles heures creuses n'existent pas !

Cette attitude irresponsable est lourde de conséquences. Entre 2014 et 2015, l'offre a diminué de 2,5%, avec une population genevoise en hausse. Entre 2014 et 2016, on compte avec une diminution de l'offre de près de 4%. C'est finalement plus de 6% qui auront disparu en 2018. La vitesse commerciale est également en baisse, s'éloignant encore des objectifs pourtant définis par la loi, et elle le sera sans doute encore plus à l'avenir avec les mesures prises récemment (augmentation des ayants droit dans les voies bus, ouverture de celles-ci aux deux-roues motorisés, création d'ondes vertes en faveur des voitures, etc.). Genève s'est ainsi engagé dans un cercle vicieux dont on peine aujourd'hui à voir la sortie. La baisse d'attractivité des transports publics va sans doute rapidement avoir comme conséquence un transfert modal en faveur des transports individuels motorisés, finissant de congestionner notre canton...

Conjuguées à l'augmentation de la population, les conséquences sur le réseau sont désormais clairement perceptibles ; transports publics bondés et lents, bus pris dans les bouchons, trams qui s'encolonnent... La gronde monte encore quand on prie les usagers « de faire preuve de civilité » en montant et descendant plus rapidement des TPG !

Pourtant, en vue de la prochaine mise en service du CEVA, en décembre 2019, il est impératif de s'assurer du maintien d'une clientèle fidèle et convaincue par l'offre des transports publics à Genève. C'est le moment ou jamais de préparer la transition et la complémentarité des offres à venir des TPG et des CFF. Nous devons investir aujourd'hui dans l'offre de transports publics pour assurer la rentabilité de demain de nos investissements.

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat a déposé en janvier 2016 un projet de loi prévoyant d'augmenter les tarifs Unireso. En effet, à une augmentation de 3% décidée au niveau fédéral, le Conseil d'Etat propose d'adjoindre une hausse de 2 à 7 % afin, notamment, de corriger quelques tarifs incohérents issus de la rédaction de l'initiative populaire.

Comme le permet désormais la loi, ces nouveaux tarifs pourront être combattus par référendum. Pour cette raison, les initiants de l'initiative 146 ont été entendus par la commission afin de connaître leur intention par rapport à la hausse de tarifs demandée. Pour ces derniers, il n'y aura pas un référendum automatique en cas d'augmentation du prix des billets. Néanmoins, il leur semble indispensable que cette hausse soit accompagnée d'une amélioration de l'offre, car il est sinon déceimment impossible de justifier une hausse auprès de la population.

Malheureusement, cette hausse de tarifs ne remettra pas en cause la politique de baisse de l'offre. Cette hausse permettra uniquement de « diminuer la diminution » de l'offre, soit une baisse de 1% contre une baisse de 4% sans augmentation de tarifs. Il en va de la responsabilité du Grand Conseil de proposer à la population une meilleure perspective pour nos transports publics.

Les Verts vous proposent donc la paix des braves en assortissant à cette hausse des tarifs une augmentation de la subvention aux TPG d'un montant équivalent à l'augmentation de recettes attendue, afin de démontrer une volonté de symétrie des efforts. Ce choix permettrait surtout d'augmenter l'offre pour tendre au « scénario B » du contrat de prestations 2015-2018 et de pouvoir ainsi justifier auprès de la population cette augmentation de tarifs. Raison pour laquelle, ils vous invitent, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter le projet de loi 11919.