

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Caroline Marti, Pierre Vanek, Pascal Spuhler, Thomas Wenger, Jean Batou, Salima Moyard, Christian Flury, Daniel Sormanni, Roger Deneys, Jean-Charles Rielle, Jean-Marie Voumard, Sandro Pistis, Nicole Valiquier Grecuccio, Christian Decorvet, François Baertschi, Sandra Golay, Lydia Schneider Hausser, Romain de Sainte Marie, Jean-François Girardet, Salika Wenger, Jocelyne Haller, Claire Martenot, Olivier Baud, Cyril Mizrahi, Christian Zaugg

Date de dépôt : 11 mai 2017

Projet de loi

**modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP)
(H 1 50) (Compensation des baisses de tarifs)**

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

Art. 1 Modification

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée
comme suit :

Art. 3A Principe de compensation tarifaire (nouveau)

¹ Les tarifs et les rabais octroyés par l'Etat, les communes, les communautés de communes ou toutes autres autorités organisatrices de transport doivent être fixés en appliquant le mécanisme de compensation prévu par les articles 28 et suivants de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV – RS 745.1) et les articles 5 et suivants de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OIRT – RS 745.16).

² L'Etat compense, par un complément de subvention aux opérateurs de transports, toute augmentation de tarifs des transports décidée par l'Union des transports publics, sans hausse des tarifs ni baisse de prestations pour les usagers.

³ Une augmentation des tarifs ne peut en aucun cas donner lieu à une réduction de subvention pour les opérateurs.

⁴ Une baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément de subvention aux opérateurs de transports permettant de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs. Une baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports.

⁵ Chaque année, un complément de subvention annuelle est accordé aux opérateurs de transports subventionnés pour compenser le manque à gagner des opérateurs causé par la baisse des tarifs du 14 décembre 2014 faisant suite à l'adoption de l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! ». Ce complément doit permettre de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, telle que contenue dans le contrat de prestations pour l'année 2014, sans détérioration des conditions de travail pour le salarié-e-s des opérateurs de transports.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le 18 mai 2014, la population genevoise a accepté l'IN 146 « Stop aux hausses des tarifs des TPG » pour la seconde fois, après une première acceptation le 3 octobre 2013. Durant la campagne de votation, le Conseil d'Etat et les TPG estimaient que la mise en œuvre de la baisse des tarifs prévue par l'initiative conduirait à une baisse des recettes issues de la vente des titres de transport à hauteur de 15 à 20 millions de francs par an.

Baisse des revenus : 3,34%

La baisse des tarifs est entrée en vigueur le 14 décembre 2014. Selon les données présentées en annexe du budget 2017 des TPG les revenus des transports sont passés de 153,681 millions en 2014 à 142,586 millions en 2015, soit une baisse de 11 millions de francs. Pour 2016 et 2017, les TPG tablent sur une remontée des revenus des transports. Au final et dans une perspective temporelle un peu plus large, les revenus des transports des TPG passeraient, de 2013 à 2017, de 152,135 millions à 147,050 millions (budgété)¹ soit une baisse des revenus de 3,34%. Le Conseil d'Etat retient que le manque à gagner lié à la mise en œuvre de l'IN 146 se monte en 2017, pour les TPG et par rapport à 2014, à 6,5 millions de francs².

Baisse des prestations : 6,35%

Le Conseil d'Etat suivi par la majorité de droite du Grand Conseil a estimé que la baisse des tarifs des TPG devait se traduire par une baisse des prestations des TPG, l'Etat n'ayant pas les moyens, selon cette majorité, d'augmenter la subvention aux TPG. Toujours selon les données présentées en annexe du budget 2017 des TPG³, le nombre de places/kilomètres a par conséquent évolué comme suit :

¹ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01170.pdf>, p. 10

² <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01170.pdf>, p. 2

³ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01170.pdf>, p. 12

2013 : 3 424 426 000

2014 : 3 423 811 000

2015 : 3 340 268 000

2016 : 3 270 889 000

2017 : 3 206 975 000

La baisse du nombre de places/kilomètres est donc de 217 451 unités entre 2013 et 2017 soit une baisse de 6,35%. Cette baisse s'amorce dès 2013 et elle est bien plus forte que la baisse des revenus des transports de 3,34% citée ci-dessus pour la même période.

La volonté populaire n'a pas été respectée

Prétendre que la baisse des prestations est une conséquence incontournable et voulue par la majorité des Genevois-e-s ayant voté pour une baisse des tarifs est contraire à toute logique. Réclamer une baisse du prix d'un bien ou d'un service ne signifie en rien que l'on souhaite par là même une baisse proportionnelle de la quantité de biens ou de services que l'on obtient en échange ! Baisser les prestations pour compenser la baisse des recettes des TPG est contraire à la volonté de la population qui s'est prononcée à deux reprises de manière claire. En 2014, le Conseil d'Etat de droite et la majorité du Grand Conseil, opposés à la baisse des tarifs, étaient tout à fait conscients de la conséquence éventuelle d'une baisse des tarifs. En voici pour preuve un extrait du texte de la brochure de votation en 2014 sur cet objet et appelant à voter NON : « L'Etat devrait augmenter d'autant sa subvention à l'entreprise, pour éviter notamment que les TPG soient contraints de supprimer des prestations. Au final, c'est le contribuable qui devrait donc supporter cette charge financière supplémentaire. »⁴ La population n'a donc pas suivi la recommandation de vote des autorités, n'a pas été sensible à l'évocation d'une baisse des prestations brandie par certains et a en majorité glissé un OUI dans l'urne, sachant bel et bien que cela impliquerait une hausse de la part assumée par la collectivité dans son ensemble via l'impôt. C'est précisément l'objectif de ce projet de loi.

⁴ Brochure officielle pour les votations cantonales du 18 mai 2014, p.12, disponible sous <http://www.geneve.ch/votations/20140518/doc/brochure-cantonale.pdf>

La demande de transports publics est en hausse

L'augmentation de la demande en matière de transports publics est incontestable, selon l'analyse faite par le Conseil d'Etat lui-même : « Entre 2007 et 2014, la fréquentation des transports publics a augmenté de 35%, une hausse presque équivalente à celle de l'offre (+40%) et supérieure à la croissance démographique enregistrée durant la même période. (...) Cette évolution de la fréquentation des transports publics est inédite, puisque la croissance de l'offre génère rarement une augmentation comparable de la fréquentation, mais plutôt une augmentation moitié moindre. »⁵ Face à une telle augmentation de la demande en transports publics de la population, il n'est tout simplement pas concevable de prétendre que la majorité de la population a souhaité que les prestations baissent en échange d'une baisse des tarifs.

Mobilité 2030 nécessite une hausse des prestations

Prétendre que l'application de l'IN 146 passe par une baisse de prestations va à l'encontre de toute la politique développée en faveur de la mobilité des Genevois-e-s ces dernières années ainsi que celle tracée pour les décennies à venir. Le rapport Mobilité 2030, adopté par le Conseil d'Etat en mai 2013, fixe comme objectif en ce qui concerne les transports publics de : « compléter le réseau de transports collectifs actuel en développant de nouvelles extensions en maillage plutôt qu'en radiales pour assurer une meilleure irrigation de l'ensemble de l'agglomération; éviter la concentration des lignes ; poursuivre son développement de manière intensive et faciliter sa progression, pour améliorer son efficacité et son attractivité. »⁶ Réduire les prestations revient à remettre en cause la stratégie suivie ces dernières années mais aussi à prendre une mesure contraire à la stratégie en place sans même avoir un début d'ébauche d'une stratégie alternative.

A la veille de la mise en service du Léman Express en décembre 2019 qui permettra enfin à notre région d'avoir un véritable RER composé de plus de 40 gares et 230 km de réseau, il est vital que les prestations de transports publics se développent afin de répondre aux besoins de la population. La politique de baisse de prestations menée par le Conseil d'Etat doit être stoppée immédiatement.

⁵ <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01102.pdf>, p. 14

⁶ Mobilité 2030 Stratégie multimodale pour Genève, p.38, disponible sous http://www.ge.ch/conseil_etat/2009-2013/ppresse/doc/pointdepresse-20121010-annexel.pdf

Au final, le respect de la volonté populaire, la demande croissante de transports publics et la mise en œuvre de la politique Mobilité 2030 impliquent a minima un maintien des prestations des TPG, quelle que soit l'évolution des tarifs des TPG. Il est donc temps que le Grand Conseil compense le manque à gagner lié à la baisse des tarifs par une hausse du subventionnement du canton afin que les prestations soient maintenues, a minima au niveau de 2014. Le présent projet de loi vise donc à inscrire, dans la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (H 150) qui couvre l'ensemble des opérateurs des transports publics, le principe de compensation par le canton de toute baisse des tarifs payés par les usagers par une augmentation de la subvention et à empêcher toute hausse des tarifs justifiée par une baisse des subventions ou par une décision prise au niveau suisse.

Commentaire par article

Article 3A, alinéa 1

Cet alinéa vise à rappeler dans la loi cantonale l'obligation du canton de couvrir les frais non couverts des prestations de transport qu'il a commandées, comme prévu par l'article 28, alinéa 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) et à l'article 31 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageur (OIRTV, RS 745.16).

L'article 28, alinéa 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) stipule que « la Confédération, les cantons et les communes peuvent commander d'autres offres, des améliorations de l'offre ou des réductions de tarif. Ils supportent les coûts non couverts de ces offres, tels qu'ils résultent du compte planifié ».

L'article 31 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageur (OIRTV, RS 745.16) précise cette disposition : « Des facilités tarifaires [en d'autres termes, des rabais *ndr*] peuvent être commandées et indemnisées lorsqu'elles sont propres à augmenter la part des transports publics dans le trafic global. Les commanditaires de facilités tarifaires compensent les pertes de recettes des entreprises de transport ».

Article 3A, alinéa 2

L'alinéa 2 règle les conséquences d'une éventuelle hausse des tarifs décidées au niveau suisse par l'Union des transports publics (UTP). Toute hausse des tarifs fixés par l'UTP doit être compensée par un complément de subvention aux opérateurs de transports afin qu'il n'y ait ni hausse des tarifs effective ni baisse de prestations pour les usagers. Le complément de

subvention permettra de compenser pour les opérateurs le manque à gagner lié à la non-mise en application de l'augmentation demandée. L'obligation de compensation des hausses de tarifs fixés par l'UTP garantit la stabilité des tarifs à Genève, sous réserve d'une décision cantonale de hausse des tarifs prise à l'appui d'autres motifs.

Article 3A, alinéa 3

L'alinéa 3 vise à empêcher une augmentation des tarifs visant à compenser une baisse des subventions versées aux opérateurs. En conséquence, une hausse des tarifs reste toutefois possible pour d'autres motifs.

Article 3A, alinéa 4

L'alinéa 4 constitue le principe central de ce projet de loi : toute baisse des tarifs pour les usagers doit être compensée par un complément de subvention permettant de maintenir l'offre de prestations, calculée en places/kilomètres, en vigueur avant la baisse des tarifs. Le projet de loi précise d'autre part que la baisse des tarifs ne peut en aucun cas être compensée par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs de transports. Par conséquent, la baisse des tarifs ne peut être compensée ni par une baisse des prestations ni par une détérioration des conditions de travail des salariés des opérateurs. Toutefois cela ne ferme pas la porte à une compensation, par d'autres biais, de tout ou partie du manque à gagner découlant d'une baisse de tarifs.

Article 3A, alinéa 5

L'alinéa 5 précise la mise en œuvre du principe général décrit à l'alinéa 4 en ce qui concerne la baisse des tarifs survenue lors de l'entrée en vigueur de l'IN 146. Dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, un complément de subvention devra être versé afin de ramener l'offre de prestations au niveau de celui fixé pour 2014 dans les contrats de prestations des opérateurs, sans détérioration des conditions de travail pour le salarié-e-s des opérateurs de transports.

Au vu des explications qui précèdent, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de bien vouloir faire bon accueil au présent projet de loi.