

Date de dépôt : 7 juin 2022

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 13111-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021**
- b) PL 13112-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021**

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité le PL 13111 approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021 et le PL 13112 approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021.

Elle a siégé pour cela le 24 mai 2022 sous la présidence de M. Thomas Wenger. Le procès-verbal a été établi par M. Maurice Sila.

M. Benoit Pavageau, directeur des transports collectifs (DI), a assisté aux débats.

Qu'ils soient ici remerciés pour leurs participations actives aux débats de la commission des transports.

Audition de M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente, M. Denis Berdoz, directeur général, et M^{me} Sophie Heurtault Malherbe, directrice finances et gestion – TPG

M. Berdoz explique que la présentation sera brève pour laisser de la place aux questions, il s'excuse en outre par avance auprès des membres de la commission des finances, car la présentation de ce soir est très proche de celle à laquelle ils ont assisté dans leur autre commission.

En introduction, il faut rappeler que les années 2020 et 2021 ont été durement marquées par la crise sanitaire. Les transports publics ont été considérés comme un service essentiel et les TPG ont été forcés, tant par la Confédération que par le canton, de maintenir le service, ce qui a été fait presque complètement.

Les TPG n'ont donc pas réalisé d'économie sur l'offre pendant la crise, se contentant de quelques économies marginales à l'interne. En contrepartie, les TPG ont demandé un complément à l'autorité pour compenser le fait d'avoir maintenu l'offre tout en perdant des recettes. Il faut préciser qu'un complément exceptionnel, de l'ordre de 10 millions de francs, a été reçu par la Confédération, faisant exception à son principe de ne pas subventionner le trafic local.

M^{me} Heurtault Malherbe commence sa présentation avec le compte de résultat. Elle souhaite attirer l'attention des commissaires sur deux éléments. Le premier élément est le fait que le résultat consolidé net est conforme à ce qui était prévu au budget, à savoir une perte de 6,9 millions de francs. Ce résultat a été atteint grâce à des contributions supplémentaires. En effet, alors qu'une contribution extraordinaire de 21 millions de francs de l'Etat de Genève était déjà prévue, une contribution supplémentaire de 2,1 millions de francs a été votée par le Grand Conseil suite à la réactualisation des recettes, tandis que la Confédération contribuait à hauteur de 9,2 millions de francs.

Globalement, la répartition des produits en pourcentage est stable entre 2020 et 2021, ce qui est logique étant donné que ce sont deux années de crise. La structure des produits a cependant beaucoup changé entre ces deux derniers exercices et les années précédentes. La structure des charges reste, elle, stable, ce qui est normal étant donné que l'offre a été réalisée pendant la crise telle qu'elle était prévue avant la crise.

Concernant le détail des produits, il est à relever que le total des recettes Unireso s'avère inférieur à ce qui était prévu. Le scénario de reprise prévoyait une fréquentation à 80% de la moyenne, mais ce chiffre a finalement été de 75% sur tout l'exercice, en progression par rapport à 2020 mais moins qu'imaginée. A relever aussi, une forte progression des revenus

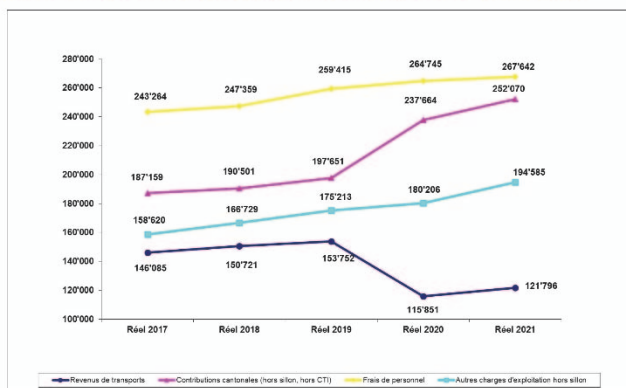
d'une année à l'autre ; les revenus de transports autres se sont établis à 7 millions de francs contre 5 millions en 2020.

A propos des charges d'exploitation, il faut relever un point technique un peu atypique. Il s'agit des cotisations impôts et taxes, qui présentent des charges négatives. C'est en fait lié à la régularisation des charges de TVA non récupérables. En 2020, les TPG avaient aussi reçu des subventions supplémentaires, considérées comme contributions exceptionnelles, et récupéraient moins de TVA qu'habituellement. La Confédération a cependant changé ses règles début 2021 et décidé de considérer les subventions exceptionnelles covid-19 comme des transferts de fonds, sans impact sur la TVA récupérable. Il y a donc eu une importante récupération de TVA en 2022, sur les comptes 2020, expliquant cette charge négative.

L'évolution des frais de personnel est stable, car les effectifs ont évolué de manière similaire à l'offre. L'ordre de grandeur des coûts de personnel est très proche d'une année à l'autre, de l'ordre de 60% des coûts.

Sur le graphique de l'évolution des produits et charges, les lignes jaune et turquoise sont liées aux charges, qui ont augmenté, régulièrement et de manière normale, avec l'offre. On voit les revenus des transports, représentés par la ligne bleu foncé, s'effondrer à cause des baisses de fréquentation dues la crise, ce qui a été compensé par les contributions fédérales et cantonales.

EVOLUTION DES PRODUITS ET CHARGES 2017-2021



En milliers CHF

Concernant la partie bilan et investissements, il faut préciser que les investissements sont comptabilisés sur la période pluriannuelle commençant avec le contrat de prestations, raison pour laquelle ils concernent ici les années 2020-2021. Les investissements faits concernent principalement le

matériel roulant, à savoir 23 trolleybus, 9 tramways ainsi que tout l'équipement nécessaire à l'entretien et à l'assistance.

On note en outre aux passifs une augmentation de la dette de 33 millions de francs ; c'est normal au vu des investissements réalisés en matériel roulant. On peut encore relever que la subvention d'investissement reçue commence à baisser, ce qui signifie qu'elle commence à être amortie.

Concernant les fonds propres, ceux-ci sont devenus négatifs en 2021, sans tenir compte du capital de dotation. Il faut relever que cette évolution était planifiée dans le cadre du contrat de prestations et n'est donc pas liée à la crise.

Concernant le rapport de gestion, les auditionnés veulent mettre en évidence un certain nombre de faits marquants. Pour rappel, 2021 est la deuxième année du contrat de prestations 2020-2024, et est encore marquée par les impacts de la pandémie, avec un effet sur la fréquentation et les recettes. Le soutien financier du canton et de la Confédération a été renouvelé en conséquence. En outre, l'offre a dû être légèrement adaptée pendant certaines périodes pour compenser les absences dues au covid-19. Plus positivement, il faut relever la prolongation du tram 14 à Bernex-Vailly, l'inauguration de la centrale photovoltaïque solaire au nouveau dépôt d'En-Chardon ainsi que le lancement du projet pilote de transport à la demande, TPG Flex, en Champagne.

En 2021, les TPG ont aussi traité les demandes de l'OCIRT et pris des mesures pour rétablir un climat de travail serein. En fin d'année, la deuxième édition du Forum Mobilité a remporté un franc succès. Pour finir, le tram de Noël est revenu et a rencontré un grand succès, grâce au travail d'un certain nombre de collaborateurs de l'entreprise.

Le premier graphique concernant le rapport de gestion reprend les indicateurs financiers du contrat de prestations. On peut relever à son sujet que le seul ratio qui est peu touché par les effets de la crise est le ratio coût/offre, qui compare le total des coûts avec l'offre produite.

Ledit ratio reste stable par rapport aux exercices précédents et dans la cible prévue par le contrat de prestations. Cependant, les deux autres ratios en lien avec les produits, à savoir le taux de couverture globale et le ratio de contributions cantonales, ont été fortement impactés par la crise.

Le graphique suivant présente la courbe d'offre, qui a continué d'augmenter régulièrement en 2020 et 2021, en rose, et la fréquentation, qui a chuté très fortement en 2020 et remonte progressivement en 2021.

Le président remercie M^{me} Heurtault Malherbe et donne la parole à M^{me} Hornung-Soukup, pour complément.

M^{me} Hornung-Soukup tient pour commencer à saluer l'équipe de direction, qui a su mener à bien de nouveaux projets malgré une deuxième année de crise difficile à gérer.

La base de ces projets, c'est Cap 2030, qui a été complété juste avant la crise, et qui fixe la vision des TPG jusqu'en 2030. L'entreprise est aussi menée par l'ambitieux plan climat cantonal, par lequel elle est convaincue et dont elle veut aider à remplir les objectifs. La mobilité est en train de changer, c'était déjà le cas avant la crise, qui a accentué ces changements ; les TPG sont partants pour les accompagner.

Questions

Un commissaire (UDC) remercie les auditionnés pour leur présentation. Il note l'augmentation de la dette à hauteur de 33 millions de francs, soit une augmentation de 5,2 millions, et se demande comment ladite dette est financée, et quel en est le taux moyen.

M^{me} Heurtault Malherbe répond que les TPG n'ont pas de problèmes à se financer. Ils ont encore dernièrement émis des obligations à hauteur de 100 millions de francs avec un taux d'intérêt nul, et même légèrement négatif étant donné qu'ils ont reçu un montant légèrement plus important que la valeur nominale de l'émission. L'entreprise a de belles perspectives de développement pour les prochaines années, lors desquelles elle pourra se financer *via* des obligations vertes, un nouveau mode de financement pour lequel il y a actuellement plus de demande que d'offre. Quant au taux moyen, il est à 1,5% environ.

Un commissaire (UDC) a aussi remarqué une baisse des frais du personnel de 2,1%, et de la sous-traitance de 1,4% ainsi que des charges d'exploitation diverses de 14,4%. Il se demande à quoi correspondent les charges de sous-traitance et les charges d'exploitation diverses.

M^{me} Heurtault Malherbe explique que, concernant la sous-traitance, les budgets sont souvent basés sur les prix moyens constatés, alors que certains appels d'offres ont abouti à des prix légèrement inférieurs.

Les charges d'exploitation diverses correspondent quant à elles aux charges de fonctionnement de l'entreprise, telles que l'informatique, la communication, les opérations commerciales ou divers mandats. Elle note que le détail se trouve à la page 8 de la présentation.

Un commissaire (UDC) se demande, pour finir, d'où vient le dépassement du budget au niveau des zones fret sur les véhicules, qui s'est porté à 18%, soit environ 2,9 millions.

M^{me} Heurtault Malherbe expose que les TPG ont dû mettre en œuvre rapidement des mesures pour renforcer la désinfection des véhicules pendant la crise, avec des impacts importants sur le budget.

Un commissaire (MCG) a une question qui porte sur les fonds propres négatifs. Il note qu'il est évidemment souhaitable de les avoir positifs, et se demande quel montant serait souhaitable pour avoir une gestion équilibrée à long terme, tout en imaginant que cela dépend du département de tutelle.

M^{me} Heurtault Malherbe ne pense pas pertinent d'aborder la question sous cet angle. C'est en fait un débat d'expert, qui implique le département des finances plus que celui de tutelle ; la question des fonds propres est à aborder au regard du total du bilan mais aussi de la dette, c'est donc une discussion globale à avoir. Du point de vue de M^{me} Heurtault Malherbe, le seul moyen de faire baisser la dette aujourd'hui est de recapitaliser les TPG au moment du remboursement des emprunts. Il y a à ce jour deux emprunts obligataires, respectivement de 110 millions et 100 millions de francs, et le seul moyen de rembourser la dette serait de recapitaliser au moment de leurs échéances.

Il faut reconnaître qu'un comptable, externe à l'entreprise, qui en examinerait le bilan le trouverait mauvais, avec un capital de dotation de 41 millions sur un bilan de plus d'un milliard, et des réserves épuisées.

Un commissaire (Ve) se demande quel a été le bilan de la ligne 14 et de son prolongement à Bernex-Vailly. Il aimerait aussi savoir quelles sont les liaisons prévues avec le village et les campagnes avoisinantes.

M. Berdoz répond que la fréquentation est convenable et conforme aux attentes, bien qu'il n'ait plus le chiffre en tête. Il faut rappeler que l'Etat cherche à homogénéiser les régions en termes d'aménagement du territoire, de logement et d'infrastructures de transport, sans que tout ne puisse se faire au même moment. En conséquence, la prolongation de la ligne anticipe des habitations qui ne sont pas encore sorties de terre. Il faut encore rappeler que toute la fréquentation des TPG a été touchée par le covid-19, avec une perte de 85% de la clientèle au printemps 2020, alors que celle-ci se trouve à 92% depuis quelques semaines, ce qui montre que la récupération est en cours. La ligne 14 est évidemment impactée comme les autres, mais sa fréquentation est convenable.

La ligne sert aux habitants de Bernex et de la Champagne derrière, avec des lignes de bus qui font la liaison, y compris la ligne 63, qui amène les pendulaires de France directement à Bernex.

Un commissaire (Ve) note que la fréquence du tramway est importante. Il se demande où se fait l'interface avec la ligne de bus française, et si les

conditions d'accueil sont satisfaisantes, au regard de la polémique qui a eu lieu concernant les arrêts de bus à Bernex.

M. Berdoz répond que les TPG ont assisté à la polémique en spectateurs, étant donné que les arrêts de bus appartiennent aux communes.

M. Pavageau expose que la ligne 63 rejoint la 14 directement à Bernex-Vailly. Concernant les autres navettes de la région, il faut noter la ligne 47, qui dessert Bernex, Confignon et Lully, à l'intérieur de la commune, et les lignes K, L et J, qui passent par le centre-ville puis descendent sur la route de Chancy. D'après les premiers retours de la commune, la ligne de tramway fonctionne bien, les usagers y accédant à pied, c'est-à-dire que les gens descendent sur la route de Chancy à pied vers le cœur du village, et remontent en bus.

Il y a aussi de très bons retours sur la fréquentation du P+R de Vailly ; l'ancien a diminué en fréquentation mais est encore utilisé par une soixantaine de personnes, tandis que le nouveau P+R s'est très bien rempli. Il faut encore noter que les lignes qui existaient avant pour desservir la campagne, soit la K, la L et la J, sont maintenues et sont en rabattement sur Bernex-Vailly, à la place de P+R Bernex précédemment.

Un commissaire (Ve) aimerait se voir confirmer que l'emplacement du P+R est provisoire, et devrait finir de l'autre côté de la route.

M. Pavageau confirme qu'il y aura effectivement un P+R souterrain en face, côté village, dans le cadre des projets de développement urbain.

Un commissaire (Ve) aimerait aussi que les auditionnés en disent un peu plus sur TPG Flex.

M. Berdoz expose qu'il s'agit d'un projet innovant lancé à la mi-décembre passée. Ce projet partait du constat que la Champagne est une région peu densément peuplée, desservie par plusieurs lignes ; celles-ci sont bien utilisées aux heures de pointe, où les véhicules présentent leurs taux d'occupation habituels, mais peu fréquentées aux heures creuses. Les TPG ont dès lors décidé d'explorer la piste du transport à la demande, à budget équivalent. Le principe est que l'on peut se rendre de n'importe quel arrêt à n'importe quel autre arrêt, même sur une autre ligne, grâce à une application spécifique qui va déterminer la route. Le passager n'est pas seul, les demandes sont mutualisées et le système détermine le parcours pour minimiser sa durée tout en permettant à tout le monde d'arriver à destination ; cela reste un service de transports publics, pas de taxi.

Le résultat est une réduction du nombre de kilomètres parcourus de 30%, ce qui implique une réduction des nuisances sonores et des émissions gazeuses et de l'énergie consommée, alors qu'autant de passagers sont

transportés. Le modèle du transport à la demande est donc intéressant pour les zones périphériques ; il y en avait déjà eu dans le canton, avant l'informatique, en utilisant le téléphone, aujourd'hui on peut profiter des nouvelles technologies pour réessayer.

S'il est estimé que le projet est négatif, il sera arrêté, mais M. Berdoz pense plutôt qu'il sera considéré comme intéressant et maintenu, voire élargi à d'autres régions de la campagne genevoise. En conclusion, il s'agit d'améliorer l'offre pour la clientèle tout en ayant un effet positif sur l'environnement.

Un commissaire (Ve) résume, s'il a bien compris, que les lignes standard sont remplacées par ce système aux heures creuses. Le commissaire se demande en outre comment cela se passe pour les personnes non connectées.

M. Berdoz explique que ces dernières peuvent appeler la centrale des TPG, et que le service client effectue la réservation pour elles.

M. Pavageau ajoute que ce projet a été accompagné d'une opération pédagogique auprès des services des communes. Concrètement, la personne qui travaille à l'accueil de la commune va elle-même appeler le standard des TPG pour les personnes plutôt âgées qui n'ont pas de téléphone.

Un commissaire (Ve) aimerait pour finir savoir ce qu'il en est des demandes OCIRT pour rétablir un climat de travail serein, notamment quelles étaient les demandes, si celles-ci étaient liées à la crise sanitaire et où en est l'affaire aujourd'hui.

M. Berdoz explique que le constat avait été fait par un certain nombre de collaborateurs, venant de deux domaines d'activité, à savoir les ressources humaines et la communication, que le climat de travail n'était pas serein. Lesdits collaborateurs étaient donc allés voir l'OCIRT, qui a diligenté une enquête sommaire en interviewant les personnes en question, mais pas leur hiérarchie, et rendu un rapport avec des mesures à prendre. Les TPG ont pris les mesures en question, dont la commande d'une enquête détaillée auprès de l'ensemble du personnel des domaines d'activité concernés à une experte tierce.

L'experte a émis des recommandations, comme des mesures d'accompagnement des personnes et des réorganisations, qui ont été mises en application. M. Berdoz ne veut pas se réfugier derrière la crise sanitaire, mais les tensions et l'anxiété dues à celle-ci ont évidemment contribué aux problèmes qui se sont manifestés ; il n'y avait cependant pas que cela et des mesures ont été prises.

Un commissaire (PDC) constate que les contrôles rapportent plus de 7 millions de francs et il aimerait savoir quelle est la politique adoptée par les TPG à ce sujet.

Il se demande par exemple si certaines lignes sont plus surveillées et rapportent plus que d'autres, quelles sont les consignes données aux contrôleurs et si les contrôles sont périodiques.

M. Berdoz explique que les contrôles ne dégagent pas directement de bénéfices pour les TPG, car les coûts liés à la mise en place de l'équipe de contrôleurs sont supérieurs aux recettes. Les contrôles se justifient cependant en ce que, sans eux, il y aurait bien plus de fraudes. Concernant la consigne, celle-ci n'est pas de faire du chiffre, mais de faire passer le message que l'on peut potentiellement se faire contrôler n'importe où et n'importe quand ; si seules les heures de pointe étaient contrôlées, les gens sauraient qu'ils ne risquent plus rien le soir.

Les équipes de contrôleurs se répartissent sur le réseau avec leur expérience, en évitant d'avoir des habitudes et une routine que l'on pourrait repérer. M. Berdoz ajoute que les contrôleurs suivent une formation spécifique, car leur mission ne se limite pas aux contrôles, mais inclut aussi du conseil et du renseignement aux usagers. En outre, l'ensemble des contrôleurs sont aussi conducteurs pour pouvoir remplacer si nécessaire.

Un commissaire (PDC) remarque que les contrôleurs se déplacent par équipe de quatre à six, ce qui est impressionnant, mais il se demande si des équipes de deux ne suffiraient pas.

M. Berdoz répond que les contrôleurs doivent être en équipe, pour leur propre sécurité, mais aussi pour assurer l'équité des contrôles. La taille de l'équipe dépasse généralement deux personnes, parce que les véhicules des TPG ont la plupart du temps plusieurs portes ; si l'on faisait monter deux contrôleurs à l'avant, tous les resquilleurs descendraient par l'arrière.

Un commissaire (UDC) a noté qu'il y a un poste « travaux à facturer », qui enregistre une baisse de plus d'un million de francs, et il se demande ce qu'il en est.

M^{me} Heurtault Malherbe explique que les travaux à facturer représentent les travaux réalisés sur les infrastructures pour le compte du canton, et dépendent du nombre de chantiers réalisés par les TPG ; ils n'ont pas d'impact sur le résultat, car l'entreprise facture tout ce qu'elle paie.

Un commissaire (UDC) a aussi remarqué, à la page 14 du projet de loi 13112, que la comptabilisation de provisions pour litiges a augmenté de 2 329 588 francs, et il se demande pourquoi.

M^{me} Heurtault Malherbe répond que les TPG réévaluent tous les ans en clôture de l'exercice, avec le service juridique, l'évolution des litiges. Dans le cadre des comptes 2021, l'entreprise a réévalué un litige en lien avec le nouveau dépôt à En Chardon et a considéré, au vu des derniers développements dudit litige et en fonction du principe de prudence, de comptabiliser une provision en lien.

Sur question du commissaire UDC, M. Berdoz ajoute que les problèmes de terrain ont été réglés rapidement, ce qui a permis de construire le dépôt, qui fonctionne à complète satisfaction, mais les TPG sont toujours en litige avec l'entreprise qui avait commencé les travaux d'électricité.

Un commissaire (UDC) aimerait en outre avoir les chiffres de fréquentation du Léman Express en 2021.

M. Pavageau répond que le Léman Express a transporté plus de 57 000 passagers par jour au mois de mars sur les lignes RER et RegioExpress. La fréquentation était estimée à 50 000, et ces chiffres sont donc au-dessus des espérances ; ils dépassent même le pic de fréquentation de février 2020. Les chiffres donnés sont ceux de mars, parce qu'ils viennent des CFF qui n'ont pas encore communiqué les chiffres d'avril et mai, mais il y a de bonnes raisons d'être optimiste.

Un commissaire (UDC) note cependant une baisse de la fréquentation du tram 17, et il se demande si cette ligne peut être considérée comme une réussite.

M. Berdoz considère la ligne 17 comme une pleine réussite, tant pour la partie française que pour la partie suisse. Il est vrai que certains avaient pu s'interroger puisque son lancement, en décembre 2019, s'était fait simultanément avec le CEVA, mais les deux modes de transport ont complètement trouvé leur public. Il faut noter qu'Annemasse est une ville d'une certaine taille, et que le tram, moins rapide, a une desserte plus fine que le train, rendant les deux systèmes complémentaires.

M. Pavageau précise qu'il y a 57 000 passagers par jour en semaine, et 28 000 par jour le week-end, donc le Léman Express est aussi utilisé pour le loisir, de manière aussi bien supérieure aux estimations initiales. La ligne 17 quant à elle transporte, en France, entre 6000 et 7000 passages par jour, soit autant qu'avant le covid. Si l'on cumule le nombre de passagers en Suisse sur les lignes 12 et 17, on obtient le même chiffre sur le tramway qu'avant le CEVA, ce qui démontre que ce dernier n'a pas pris de passagers au tramway, mais créé des transports supplémentaires.

Un commissaire (UDC) remarque que rien n'a été dit sur TPG Pub ; or, il a entendu parler dans la presse de soucis liés aux contrats avec les Transports

publics lausannois (TL). Il se demande donc quels sont les états financiers et l'avenir de TPG Pub.

M^{me} Hornung-Soukup prend la parole car TP Pub est une filiale à 100% des TPG, rattachée au conseil d'administration des TPG. Elle commence par expliquer que TPG Pub a payé, entre 2008 et 2021, 56 millions de francs aux TPG, soit 4 millions en moyenne par année. Cet argent a surtout servi à l'innovation. En effet, le contrat de prestations prévoit des contributions du canton liées directement aux lignes, c'est spécifique et technique, et ne permet pas de couvrir les investissements liés à l'innovation.

Le chiffre d'affaires de TP Pub est bien monté pendant la période des TL, car il y avait plus d'affaires avec les véhicules lausannois, mais il y avait aussi la redevance aux TL. En 2019, avant le covid-19, le chiffre d'affaires s'élevait à 10 millions de francs, pour chuter à 7 millions l'année d'après ; beaucoup d'entreprises ont alors arrêté la publicité et ce phénomène a touché toutes les entreprises de publicité. Il faut aussi noter que TP Pub est une petite agence, qui fait de la publicité pour les entreprises basées à Genève, et non des campagnes nationales, qui sont organisées par les grandes agences. Il y a donc des évolutions de la publicité liées aussi au numérique, qui combinées aux autres facteurs font que le chiffre d'affaires est bas, et va le rester.

En conséquence de ces évolutions, TP Pub sera liquidée, sans doute tôt l'année prochaine, avec un gros effort pour limiter au maximum les pertes d'emploi. Les TPG vont lancer un appel d'offres pour trouver un sous-traitant pour la publicité sur les bus, le but est d'inviter des agences plus grandes que TP Pub à se présenter. Les affaires que le sous-traitant devra reprendre ont une valeur réelle, car il est très utile pour les ONG ou entreprises locales d'avoir de la publicité locale très visible.

La presse a beaucoup parlé de ces affaires, et M^{me} Hornung-Soukup aimerait préciser que des audits multiples ont été effectués. Le premier audit a été fait en 2013 pour des problèmes spécifiques, puis le SAI a audité TP Pub en 2018 quand les problèmes ont commencé, les réviseurs de l'entreprise ont épluché ses comptes la même année, et pour finir, en 2021, les TPG ont audité toutes leurs filiales. La société TP Pub est donc bien auditée et contrôlée, et n'a pas présenté les énormes pertes dont certains articles ont pu parler. Il est totalement faux de dire que la filiale a fragilisé les comptes des TPG. C'est bien l'évolution du marché qui amène aujourd'hui les TPG à liquider TP Pub et à faire de la sous-traitance pour ses activités.

Un commissaire (UDC) remercie la présidente pour ces explications importantes, et demande combien d'employés seront licenciés.

M. Berdoz répond qu'il s'agit de quatre employés au maximum, des commerciaux. Ce nombre est limité, car les TPG ont décidé d'internaliser la pose des affiches, ce qui est indispensable, tant pour des raisons de qualité que pour s'assurer que la pose et la dépose des affiches s'intègre bien dans le flux des bus en début et fin de journée. Les TPG vont aussi essayer de voir s'il est possible de trouver des places pour les commerciaux sur le carreau au sein de l'entreprise, sans que cela soit garanti car ce sont des profils particuliers.

Un commissaire (UDC) se demande s'il serait possible de les replacer dans l'entreprise qui gagnera l'appel d'offres.

M^{me} Heurtault Malherbe précise que c'est effectivement un des éléments mis en valeur dans l'appel d'offres. C'est donc possible, mais ce n'est pas une condition *sine qua non* à l'octroi du marché.

Il faut ajouter que des postes administratifs sont aussi concernés, et les participants à l'appel d'offres n'auront pas forcément besoin de ces profils-là.

Un commissaire (PDC) rebondit sur ce qui a été dit concernant les projets des TPG pour 2030. Il remarque que les recettes des usagers correspondent à 25% des recettes, ce qui paraît peu, en tout cas en comparaison intercantonale. Pourtant, des investissements importants sont prévus, à hauteur de 700 millions de francs, pris en charge pour moitié par les TPG. Le commissaire se demande donc comment l'entreprise va financer cela.

M^{me} Heurtault Malherbe répond que les recettes des usagers se montent certes à 25% du total, mais sur la période de crise. En période normale, le niveau des recettes des usagers est plus élevé. Cependant, il faut reconnaître qu'aujourd'hui ce ne sont pas les recettes commerciales qui permettent de financer les investissements.

M. Berdoz précise que ce projet ambitieux et coûteux ne correspond pas à un remplacement précipité du parc de véhicules ; ceux-ci ne seront remplacés qu'à la fin de leur durée de vie. Il rappelle qu'aujourd'hui, la moitié de la flotte des TPG est électrique, et que, par le fait que les tramways transportent plus de passagers que les bus, c'est plus de 60% de la clientèle qui est transportée en véhicules électriques. Le passage à 100% de véhicules électriques est donc une évolution importante, mais pas une révolution.

Les 700 millions de francs discutés serviront à différentes choses, à savoir remplacer les bus thermiques par des bus diesel, et donc participer activement au plan climat cantonal, remplacer la plupart des trolleybus qui sont en fin de vie, remplacer les plus anciens tramways, qui auront 43 ans de durée de vie en 2030, et enfin acheter plusieurs dizaines de véhicules de tout type pour accompagner le développement du réseau.

Une discussion sur la mise à disposition de la moitié de cette somme importante se fait actuellement à la commission des travaux, tandis que l'autre moitié sera financée par obligation verte.

M^{me} Hornung-Soukup ne veut pas entrer dans le détail, parce que les discussions sur le sujet sont en cours, mais veut ajouter que les TPG ont aussi le projet, dans le cadre de Cap 2030, d'augmenter leurs revenus. Il s'agit de chercher des recettes qui remplaceraient les recettes perdues. Il faut noter que, malgré les plaintes des gens, les TPG sont les transports publics le meilleur marché de Suisse, ce qui leur a d'ailleurs causé un refus de subventions de la Confédération. Les TPG ont donc des idées pour élargir leur offre, de manière à pouvoir le facturer. Par ailleurs, la mise en sous-traitance de publicité devrait permettre de maintenir, et peut-être même, c'est l'opinion d'un expert consulté sur le sujet, d'augmenter les revenus. Cependant, rien n'en est encore sûr, car les discussions sont en cours.

M^{me} Hornung-Soukup souhaite ajouter que les TPG peuvent être encore plus efficaces. Avoir plus de sites propres cela permettrait de réaliser beaucoup d'économies, le site propre du bus sur le pont du Mont-blanc, par exemple, a permis d'économiser 1 million par année. Les discussions sont donc en cours avec le canton sur ce sujet. En général, la situation des TPG et les possibilités d'améliorer ses finances sont étroitement liées à l'aménagement du territoire.

Un commissaire (Ve) se rappelle des chiffres de fréquentation de 57 000 passagers par jour sur le Léman Express, et se demande comment des chiffres de ce type sont mesurés.

M. Berdoz répond que, quand les TPG fonctionnent à 100%, et pas à 92% comme actuellement, ils transportent 702 000 clients par jour en semaine. L'ensemble du parc de véhicules est équipé de systèmes de comptage aux portes qui permettent de savoir combien de personnes montent et descendent à chaque arrêt.

M. Pavageau ajoute que l'on sait donc combien de personnes sont dans le bus à chaque moment, ce qui permet de savoir combien de personnes sont transportées par kilomètre parcouru.

M. Berdoz précise que le fait de savoir combien de personnes sont à bord à un endroit en moyenne permet de comparer les lignes et de déterminer où il faut augmenter ou descendre la fréquence des bus.

M. Pavageau précise que les statistiques des CFF sont établies de la même façon, même si les rames des CFF ne sont pas systématiquement équipées en système de comptage.

Un commissaire (Ve) demande si l'on connaît le profil moyen du passager de bus ou de tram, et le nombre moyen de kilomètres parcourus sur le Léman Express.

M. Pavageau expose qu'anciennement, des enquêtes « origine destination » étaient menées, la dernière en 2014. Il s'agissait d'embaucher des centaines d'étudiants pour interroger un maximum de passagers des transports publics. Les TPG pilotent aujourd'hui une nouvelle enquête « origine destination » qui se fera avec smartphone ; les volontaires autoriseront une application à les surveiller de manière anonyme pour savoir quand ils montent ou descendent. On demandera même à certains s'ils souhaitent continuer à être surveillés définitivement, de manière à pouvoir voir les évolutions.

Un commissaire (Ve) se rappelle qu'il y avait des problèmes avec les systèmes embarqués sur certains bus, qui avaient de la peine à dialoguer avec les feux prioritaires. Il aimerait savoir où cela en est.

M. Berdoz répond que le problème était lié à la transmission de données entre les bus qui circulent et les contrôleurs de carrefour. Il avait fallu changer de système embarqué dans les véhicules en raison de l'obsolescence ; tous les tests sur bancs avaient été positifs mais les problèmes se sont révélés après la mise en place sur réseau. Il a fallu de nombreux mois de travaux entre l'OFT, qui a la responsabilité des carrefours, et les TPG pour mettre en place une solution. Aujourd'hui le problème est réglé et les véhicules approchant des carrefours sont bien détectés et peuvent voir leurs priorités.

Un commissaire (Ve) aimerait pour finir savoir où en sont les feux installés pour l'expérience à Soral, où il lui semble que les TPG ont une zone d'accès prioritaire, comment cela fonctionne et quel est le bilan.

M. Berdoz explique que le principe est d'éviter que les véhicules des TPG soient englués dans le trafic individuel. C'est pourquoi un dispositif a été mis en place récemment.

M. Pavageau ne peut pas donner de bilan pour le moment, car le dispositif en question n'a été mis en place qu'à Pâques et le prochain comité de pilotage aura lieu début juillet.

Un commissaire (Ve) demande si, pour les TPG, ce feu prioritaire fonctionne et leur donne bien des avantages d'attractivité.

M. Berdoz expose que c'est comme cela que le feu a été pensé, et comme cela qu'il fonctionne effectivement, en évitant aux TPG de se retrouver concernés par ce système de freinage du trafic individuel.

Plus généralement, c'est ce genre de solutions, comme les zones de priorité aux carrefours ou la mise à disposition de voies réservées, qui permettent aux TPG d'être efficaces, et ceux-ci ne peuvent qu'encourager un maximum ce type de développements. L'expérience de Soral est donc très intéressante.

Un commissaire (MCG) est très intéressé par les chiffres donnés sur le nombre de passagers quotidien des TPG. Il se demande combien de passagers voyagent sur les lignes 12 et 17. Il se demande aussi comment sont effectués les calculs concernant la fréquentation du Léman Express pour les lignes qui vont loin, jusqu'à Saint-Maurice.

M. Pavageau explique que, sachant combien de personnes montent et descendent à chaque arrêt, on sait combien sont transportées en faisant la différence. En revanche, on ne peut pas savoir si, par exemple parmi les passagers voyageant sur le tronçon entre Creux-de-Genthod et Cornavin, une personne est montée à Lausanne ou Saint-Maurice. Des questionnaires sont cependant parfois effectués pour savoir d'où viennent les passagers.

Un commissaire (MCG) se demande si, par exemple, un passager qui vient de Saint-Maurice et descend à Morges serait comptabilisé dans les 57 000 passagers quotidiens.

M. Pavageau répond que non. Les 57 000 passagers doivent être montés ou descendus sur le réseau Léman Express directement.

Un commissaire (S) a une question sur l'étude BEST et aimerait un commentaire sur la satisfaction générale, page 95 du rapport de gestion. Il aimerait savoir pourquoi l'on compare Genève à des villes scandinaves. Sa deuxième question porte sur les notes et critères ; il note que les notes du comportement du personnel et l'image sociétale des TPG baissent un tout petit peu, et il se demande s'il y a une différence entre ces deux critères, et ce que l'on peut déduire de ces variations, faibles mais existantes.

M. Berdoz commence par rappeler que cette étude est commanditée par le canton, et non par les TPG, et porte sur l'ensemble des transports publics du canton, ce qui comporte les TPG à 80%, mais aussi le Léman Express. Cette étude se fait avec des entreprises volontaires qui ont envie de se comparer à d'autres. On a pu voir des entreprises qui l'intégraient, puis la quittaient après deux ou trois ans en bas du tableau. Il faut dire, sans tomber dans la caricature, que les *best in class* se situent plus au nord qu'au sud de l'Europe, et que les entreprises parties à l'étude sont de bons élèves avec qui il est intéressant pour Genève de se comparer.

On peut d'ailleurs voir sur le graphique que Genève fait partie des meilleurs élèves ; elle a été première et ne l'est plus depuis que quelques

petites villes scandinaves sont entrées dans l'étude et ont pris les premières places. Le réseau genevois fait aussi partie des rares réseaux à avoir pu s'améliorer entre 2020 et 2021. On retire donc de ce classement que les transports genevois sont très bien positionnés en comparaison internationale. Les petites baisses sur les critères auxquels a fait référence son préopinant sont quant à elles minimales, de l'ordre d'un pour cent, et M. Berdoz estime qu'il ne faut pas y accorder d'importance particulière.

M. Pavageau ajoute que les villes scandinaves sont socioéconomiquement assez proches de Genève. L'étude ne sert par ailleurs pas qu'à se comparer à d'autres, mais tient aussi lieu de baromètre d'une année à l'autre.

Un commissaire (PDC) a des cousins à la retraite à Toulouse, où le billet de transports publics est gratuit pour les retraités. Cela pose la question de la gratuité des transports publics. Le commissaire se demande si les TPG ont envisagé des solutions par catégorie comme cela, si elles existent dans d'autres villes suisses, et ce qu'ils en pensent.

M. Berdoz rappelle que les tarifs sont déjà plus avantageux pour les juniors et les seniors que pour la majorité de la population. Cependant, les tarifs sont gérés par la communauté tarifaire Unireso, qui regroupe les TPG, les CFF et les Mouettes genevoises, et non par les TPG. Dans une autre région de la Suisse, on pourrait dire que la communauté tarifaire fixe les tarifs, mais pas Genève où ils le sont par le législateur en vertu de la loi. Les TPG vivent donc avec des tarifs imposés qui bénéficient déjà à certaines classes d'âges. Il faut ajouter qu'il y a un certain nombre de projets de gratuité en discussion dans certains cantons ; ce qui compte, pour un opérateur des transports publics, c'est qu'il ait les moyens nécessaires à sa disposition pour réaliser sa mission de service public, peu importe que la manne vienne des utilisateurs ou du contribuable.

Les TPG ne font pas de politique. La question c'est « que veut le politique en termes de système de tarifs ? », avec le danger, sans participation des utilisateurs, que la qualité et l'offre ne suffisent plus. Les utilisateurs paient aujourd'hui une partie importante des charges, et le fardeau qui reposerait sur le contribuable si celui-ci devait tout prendre en charge serait financièrement très important.

M^{me} Hornung-Soukup rappelle qu'en 2014 l'initiative 146 a fait baisser les tarifs, avec la promesse faite aux TPG que cet argent serait compensé par une hausse de la fréquentation, laquelle n'a pas eu lieu. Il n'y a en fait eu qu'un pour cent d'augmentation de la fréquentation, comme chaque année. La directrice rappelle enfin que l'argent de TP Pub a permis aux TPG d'avoir une politique d'innovation qui n'a pas été financée par l'Etat ; elle le

comprend, pensant que l'argent du contribuable doit être géré de façon prudente. Cependant, la mobilité évolue et il faut suivre, c'est vital pour l'avenir, et M^{me} Hornung-Soukup ne voit pas comment l'innovation pourrait être financée sans l'argent des usagers. L'argent des contrats de prestations ne finance quant à lui que des lignes. L'avis personnel de la présidente est donc que, si les TPG étaient financés entièrement par l'Etat, ils ne pourraient pas progresser comme il le faut pour l'avenir de la mobilité.

Vote du PL 13111

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13111 :

Oui :	13 (2 MCG, 1 UDC, 2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	–

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule	pas d'opposition, adopté
Art. unique	pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13111 :

Oui :	13 (2 MCG, 1 UDC, 2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non :	–
Abstentions :	–

Le PL 13111 est accepté.

Vote du PL 13112***1^{er} débat***

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13112 :

Oui : 11 (1 UDC, 2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : –

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Art. unique pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13112 :

Oui : 11 (1 UDC, 2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Non : –

Abstentions : 2 (2 MCG)

Le PL 13112 est accepté.

Projet de loi (13111-A)

approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre h, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 33 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois pour l'année 2021;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois, du 7 mars 2022,
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 variations des fonds propres;
- d) un tableau des flux de liquidités;
- e) un tableau des flux de trésorerie;
- f) 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 2021 sont approuvés.

Projet de loi (13112-A)

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 34, alinéa 1, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014;
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 8 avril 2022,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2021 est approuvé.