



*Date de dépôt : 14 août 2023*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier :**

- a) PL 13300-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022**
- b) PL 13301-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022**

*Rapport de Matthieu Jotterand (page 4)*

## **Projet de loi (13300-A)**

### **approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022**

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 2022 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois, du 6 mars 2023,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Etats financiers**

<sup>1</sup> 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 ;
- d) un tableau des flux de trésorerie
- 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.

<sup>2</sup> Les états financiers pour l'année 2022 sont approuvés.

## **Projet de loi (13301-A)**

### **approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022**

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 2022 ;  
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 24 avril 2023,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport de gestion**

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2022 est approuvé.

## Rapport de Matthieu Jotterand

La commission des transports, sous la présidence de M. Stéphane Florey (UDC) a traité des PL 13300 et 13301 lors de sa séance du mardi 23 mai 2023, en auditionnant M<sup>me</sup> Anne Hornung-Soukup, présidente du conseil d'administration des TPG, M. Denis Berdoz, directeur général des TPG, et M<sup>me</sup> Sophie Heurtault Malherbe, directrice finances et gestion des TPG.

M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint du DI, M. Benoît Pavageau, directeur à la direction des transports collectifs de l'OCT, et M. Gérard Widmer, directeur régional à l'OCT, étaient présents.

Le vote a eu lieu ultérieurement, lors de la séance du mardi 20 juin 2023.

### PL 13300

Le projet de loi vise à approuver sans réserve les états financiers consolidés des Transports publics genevois.

Il est relevé globalement qu'en 2022 la fréquentation est revenue à des niveaux proches de 2019, même si elle n'était pas (encore) équivalente. La différence (environ 10%) a continué à peser sur les recettes.

L'exercice a été clôturé sur un résultat négatif de -79 113 francs. Ce résultat est nettement meilleur que ce qui était prévu au budget (-11,5 millions de francs). Cela est principalement dû au versement par l'Etat d'une subvention complémentaire de 15,3 millions de francs liée au covid.

Le résultat reste en deçà des prévisions du contrat de prestations 2020-2024 qui prévoyait un résultat positif de 1,6 million de francs.

### PL 13301

Cet objet lié au précédent vise à approuver le rapport de gestion des Transports publics genevois en 2022.

Les principaux faits marquants sont le covid, un fort taux d'absentéisme qui a conduit à une réduction d'offre et la mise en place d'un monitoring pour surveiller et maîtriser le taux d'absence.

### Audition

Il est relevé que le soutien du Grand Conseil et de sa commission des transports pendant la pandémie a été très apprécié par les TPG, et par la population qui a pu bénéficier des prestations de manière ininterrompue.

Grâce aux subventions, deux objectifs ont pu être atteints : la diminution des émissions de CO<sub>2</sub> et l'atteinte d'un rendement économique positif de 18%. En effet, une tranche de 100 francs de subventions aux TPG rapporte 118 francs à la région.

La fréquentation des TPG a été dans la direction d'un retour à la normale lors de l'année 2022, après des chiffres heurtés de plein fouet par la pandémie ; les recettes suivent la même courbe. Toutefois, les chiffres de 2019 ne sont pas encore atteints. En début d'année 2023, ils se situent à 97%.

Dans l'ensemble, le résultat 2022 est meilleur que ce qui avait été budgété, quand la pandémie était encore présente. Les revenus des transports sont en forte progression, alors que les charges restent relativement stables, l'essentiel étant constitué des charges de personnel.

Les charges d'exploitation ont permis une économie de 1,8 million de francs. Un produit exceptionnel lié au covid a été touché (indemnisation des personnes à risque qui n'ont pas pu travailler pendant le covid).

Les investissements présentés ne concernent pas uniquement l'année 2022, mais la période du contrat de prestations de 2020 à 2022. Les principaux portent sur la rénovation des bâtiments et le renouvellement des véhicules et des équipements embarqués.

Les principaux écarts sont ensuite commentés. Il s'agit d'une surliquidité due à l'émission d'obligations vertes pour profiter des taux d'intérêt bas, d'un montant de 44,6 millions de francs correspondant à l'achat de nouveaux trams selon le PL 13059 et de travaux d'investissements en cours.

Une part importante des dettes à long terme arrivent prochainement à échéance. Des remboursements d'environ 90 millions de francs sont à prévoir en 2023. Avec l'émission d'un emprunt vert, l'endettement des TPG a augmenté.

Plusieurs faits marquants de l'année 2022 sont évoqués. On peut citer les mesures sanitaires au début de l'année, un prix UITP remporté (Stratégie des transports publics urbains), le vote du PL 13059 pour une subvention sur investissement de 350 millions de francs pour l'électrification de la flotte, des appels d'offres pour des véhicules et une enquête portant sur les déplacements pour optimiser le réseau.

Enfin sont évoqués les indicateurs financiers. Le taux de couverture et le ratio de contribution ne sont pas au niveau de ce qu'ils avaient prévu. Il y a tout de même trois indicateurs en nette progression par rapport à 2021.

### *Questions/discussions liées à l'audition*

Une députée (PLR) demande quel est l'intérêt de l'application TPG, puisque les informations se retrouvent dans celle des CFF. Il lui est répondu que, si certaines données sont communes avec celle des CFF, l'application TPG a tout de même des spécificités, comme les informations en temps réel et la vente des titres de transport (ce dernier aspect amenant également des commissions de vente aux TPG). Toutes les grandes agglomérations suisses ont chacune un opérateur qui a son application.

La même députée souhaite savoir également pourquoi le nombre de personnes à temps partiel est si bas (10%) et comment seront déployées les 29 nouvelles personnes engagées dans l'administration. Cette dernière appellation recoupe de nombreuses fonctions : le personnel de vente, l'*help desk*, les services de support RH, le service dédié aux finances, celui dédié à l'activité marketing, celui dédié à la formation et le service informatique.

Pour le temps partiel, l'explication avancée concernerait les genres, les hommes étant surreprésentés aux TPG, alors que les femmes le sont dans le temps partiel ; cela pourrait expliquer pourquoi cela est peu demandé aux TPG. La députée PLR constate que l'explication peut aussi être imaginée dans l'autre sens : peu de femmes postulent aux TPG parce que le temps partiel serait compliqué à obtenir.

Un député (Ve) demande si le maintien des prestations au guichet est prévu. On lui répond que la tendance est à la dématérialisation, mais que les TPG suivent ce mouvement avec prudence. Ils sont conscients d'être un service public qui se doit de répondre à l'ensemble de la population. D'un côté le « Webshop » se développe, mais de l'autre une agence a également été ouverte à Lancy-Pont-Rouge, par exemple. Dans les véhicules, les nouveaux distributeurs n'acceptent plus la monnaie pour des raisons pratiques et de coût.

Le même député demande si le maintien de ces espaces physiques est prévu par le contrat de prestations. Il lui est indiqué que ce n'est pas le cas.

Il se demande également si les TPG auraient besoin de renforcer leur effectif pour le traitement des données afin d'augmenter la vitesse commerciale. Les TPG disposent en effet d'une masse de données conséquentes, toutefois le besoin le plus pressant de collaborateurs se fait sentir dans le développement de nouveaux projets et au sein du service informatique, notamment dans le domaine de la cybersécurité.

Un député (PLR) évoque le taux de fraude (3,59%) qu'il trouve élevé. Il se demande si le système de contrôle ne devrait pas être amélioré. Le directeur des TPG relève que le taux de fraude est assez standard. Un contrôle exhaustif permettrait de réduire ce taux, aux dépens de la fluidité, notamment en forçant

l'utilisation de la porte avant pour la montée. Cela n'empêche toutefois pas les TPG de continuer à réfléchir à des solutions innovantes pour la facturation.

Un député (S) se demande s'il existe des chiffres sur les coûts liés à la congestion du trafic, tout en déplorant la vitesse commerciale de certaines lignes. Il lui est répondu que l'amélioration de cette dernière est une des priorités des TPG pour rendre l'offre attractive. Un groupe de travail entre le canton, la Ville de Genève et les TPG cherche à identifier les points noirs afin de les résorber. Le département est récemment venu présenter une trentaine de mesures. L'exemple de la rampe de Pont-Rouge récemment interdite au trafic individuel dans un sens a généré 300 000 francs d'économie et 500 usagers et usagères supplémentaires entre les deux arrêts concernés.

Le même député interroge la pertinence des pénalités (en l'occurrence pour les correspondances avec le Léman Express) qui privent l'entreprise de moyens alors que, si elle est pénalisée, c'est qu'elle est déjà à la peine sur lesdits points. Il lui est répondu qu'il s'agit d'un élément du contrat de prestations et qu'il est en effet questionnable de le laisser dans les prochains.

Enfin, le député précité pointe les bus « autonomes » du doigt, en soulignant que leur fabricant a fait faillite et que les autres réseaux ont abandonné ces projets, et il demande si de l'argent provenant des recettes ou du contribuable a été utilisé. Il lui est confirmé qu'il s'agit exclusivement de fonds provenant de l'Union européenne. Le directeur des TPG pense qu'il est important de travailler sur des projets de bus fortement assistés.

Un député (PLR) se demande ce qu'est devenu TP Publicité, ainsi que ses collaboratrices et collaborateurs, suite à l'externalisation de la gestion de la publicité. La société est en cours de liquidation et Neo Advertising a repris la gestion de la publicité. Il est rappelé qu'il y a eu des succès notables de TP Publicité par le passé, mais que celle-ci n'a ensuite plus réussi à suivre le marché.

Le même député se demande pourquoi il est indiqué d'un côté que les coûts de TPG France sont couverts à 100%, alors que, selon le PL 13300, ses pertes s'élèvent à 35 millions de francs. Cela est dû au fait que c'est une holding comprenant entre autres le téléphérique du Salève, les coûts évoqués représentant la rénovation de ce dernier.

Un député (MCG) demande ce qu'est un « UITP Awards », et il lui est expliqué qu'il s'agit de prix décernés par l'Union internationale des transports publics (UITP) et que les TPG en ont remporté un (voir ci-dessus).

Un autre député (MCG) remarque une baisse de 26% de l'effectif de contrôle, ce qui a entraîné une baisse des recettes de l'ordre de 600 000 francs. Il se demande s'il ne serait pas pertinent de prévoir un personnel lié

spécifiquement à ce problème et comment les TPG anticipent cela pour les années à venir. Il lui est répondu qu'il s'agit d'une spécificité de l'année 2022 et que le problème est résolu.

Il est dit que le fait que les contrôleurs soient également conducteurs est important pour les TPG, afin de garantir une certaine flexibilité. Les postes les plus compliqués à pourvoir se trouvent parmi les informaticiens et les ingénieurs. Le marché suisse en manque et les TPG ne sont pas compétitifs pour ces domaines. Pour le personnel de conduite, c'est actuellement en ordre, mais l'extension de l'offre à venir risque de remettre en question la politique actuelle de recrutement, qui se concentre exclusivement sur les résidents genevois.

## Votes

### PL 13300

#### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13300 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 PLR, 2 UDC)

Non : —

Abstentions : 1 (1 LJS)

*L'entrée en matière est acceptée.*

#### *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Art. unique pas d'opposition, adopté

#### *3<sup>e</sup> débat*

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13300 :

Oui : 10 (3 S, 2 Ve, 1 LC, 2 PLR, 2 UDC)

Non : —

Abstentions : 3 (1 LJS, 2 MCG)

*Le PL 13300 est accepté.*



**PL 13301*****1<sup>er</sup> débat***

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13301 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 LC, 2 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : 1 (1 LJS)

***L'entrée en matière est acceptée.***

***2<sup>e</sup> débat***

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Art. unique pas d'opposition, adopté

***3<sup>e</sup> débat***

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13301 :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 2 UDC, 2 PLR)

Non : –

Abstentions : –

***Le PL 13301 est accepté.***

*Catégorie de débat préavisée : II*