



Date de dépôt : 3 juin 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 13470-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023**
- b) PL 13471-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023**

Rapport de Cédric Jeanneret (page 4)

Projet de loi (13470-A)

approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023

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 2023 ;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 4 mars 2024,
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 d'exploitation ;
- c) un tableau des variations du capital ;
- 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.

² Les états financiers pour l'année 2023 sont approuvés.

Projet de loi (13471-A)

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023

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 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 2023 ;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023 ;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 8 avril 2024,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2023 est approuvé.

Rapport de Cédric Jeanneret

La commission des transports, sous la présidence de la députée (MCG) Gabriela Sonderegger, a traité des PL 13470 et 13471 lors de sa séance du 21 mai 2024 en auditionnant M^{me} Stéphanie Lammar, nouvelle présidente du conseil d'administration des TPG, M. Denis Berdoz, directeur général des TPG, et M^{me} Eva-Maria Kerner, directrice finances et gestion aux TPG.

Le vote a eu lieu lors de la séance du 28 mai 2024, après que la commission a pris connaissance des précisions écrites complémentaires que les TPG avaient eu l'obligeance de fournir en réponse à ses nombreuses questions.

M. David Favre, directeur général de l'OCT, était présent aux deux sessions, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, lors de la séance du 28 mai.

L'exercice 2023 des TPG a été clôturé sur un résultat négatif de 2,6 millions de francs alors que le budget prévoyait un déficit de 6,7 millions. Des efforts ont été réalisés afin d'augmenter les recettes et de diminuer les charges, toutefois il en résulte une diminution préoccupante des fonds propres de la régie publique.

Autres faits marquants :

- niveau de fréquentation d'avant pandémie retrouvé ;
- prolongement de la ligne de tram 15 et intégration des lignes nocturnes ;
- commande importante de véhicules 100% électriques pour remplacer les actuels bus diesel ;
- plateforme de vente en ligne qui devient le premier canal de distribution ;
- appel d'offres remporté pour l'exploitation des lignes transfrontalières ;
- participation au projet européen « Horizon SUM » visant à améliorer l'offre multimodale de transports partagés ;
- renouvellement du CA au 1^{er} février 2024.

Il est également à relever que les augmentations attendues de l'offre et de la vitesse commerciale génèrent des défis importants en termes de RH et de recrutements.

Les deux PL ont été validés à l'unanimité des commissaires présents.

Echanges, questions et réponses durant l'audition (extraits)

Un député (S) constate que peu d'objectifs ont été atteints, à part les objectifs financiers et de fréquentation, sur lesquels les TPG ont peu d'influence. Il souligne que les TPG ne peuvent pas directement contrôler qui décide de monter dans le tram, et il souhaite savoir comment ils se positionnent par rapport à cela.

Il aborde ensuite le thème de l'absentéisme et mentionne qu'un syndicat a publié une brochure alarmante sur les conditions de travail et la santé des chauffeurs de bus. Il remarque également que de nombreuses courses ne sont pas réalisées, parfois le double de ce qui serait toléré selon les objectifs. En ce qui concerne les objectifs de correspondance, il note qu'une correspondance sur cinq est manquée. Il demande s'il est possible d'avoir accès à des statistiques plus détaillées, comme le retard ligne par ligne ou par rapport à certaines heures de la journée.

Sur le sujet de la ponctualité, il avoue ne pas comprendre les minutes d'avance de certains véhicules. Il note que, tout comme les retards, celles-ci sont préjudiciables aux usagers.

Il se questionne sur l'avenir de la publicité des TPG. Il souligne que TP PUB sera liquidée à la fin de l'année, il souhaite donc savoir si le service sera réinternalisé.

Et il critique la nouvelle application mobile, qu'il trouve moins fonctionnelle que l'ancienne.

Enfin, il évoque la question de la sous-traitance : selon ses calculs, elle représente 12,47%, ce qui dépasse les limites de 10% et de 4% définies par l'article 1, alinéa 5 LTPG. Il pense que les TPG interprètent la loi de manière abusive en considérant que 10% plus 4% sont acceptables, ce qui pour lui est faux puisque les 10% et les 4% ne doivent pas s'additionner.

M^{me} Lammar prend note des remarques, tout en relevant qu'elle ne partage pas forcément ses constats et points de vue. Concernant l'absentéisme, elle rappelle que le SEV a fait un rapport sur les conditions de travail et qu'il y a eu des discussions et négociations entre partenaires sociaux, lesquelles ont pris un certain temps.

En février, des séances de négociation ont débuté à raison de deux matinées par semaine, afin de discuter des différents problèmes rencontrés par le personnel et de trouver des solutions pour répondre à leurs préoccupations, tout en assurant les missions de l'entreprise, qui consistent à garantir la prestation de transport public. De nombreuses séances ont été nécessaires pour parvenir à un accord, signé le 6 mai dernier et validé par le Conseil d'Etat, comme cela a été relevé dans les journaux.

Cet accord vise un certain nombre de mesures convenues, notamment l'amélioration immédiate des conditions de travail, en travaillant sur les facteurs d'insatisfaction et en prévoyant des mesures de compensation immédiates, comme une compensation pour les courses d'une durée de plus de 4 heures.

Elle poursuit en expliquant que cela donne lieu, au bout d'un moment, à des congés et à des paiements en argent pour les compensations. De nombreuses autres mesures ont été proposées. Elle souligne que, lorsqu'un conducteur est surchargé ou en retard, il a la possibilité de se faire relever en ligne. Elle invite à regarder les différentes mesures prises. Un travail important a été entrepris sur la refonte des horaires. La complexité de l'entreprise, des horaires et de ce qu'il faut faire pour que les trams et les bus arrivent aux arrêts dans les temps est très grande. Les retards sont parfois présents, mais il faut comprendre ce qui se passe en coulisse. Elle souligne, par exemple, que pour les horaires des Transports publics genevois, il y a 68 roulements et 68 horaires différents.

Au fil des années, cette complexité augmente. Ils ont réussi à réunir les partenaires sociaux autour d'une table, et un groupe de travail a été constitué pour une refonte totale des horaires afin de trouver une solution plus simple qui satisfasse à la fois les besoins de l'entreprise et ceux des collaborateurs. Ils ont également travaillé sur la question salariale : les personnes à partir de 59 ans peuvent demander à travailler 10% en moins, avec une rémunération légèrement réduite, mais en conservant leur salaire LPP et leurs cotisations LPP basées sur leur taux de base.

Elle espère que tous ces éléments auront un impact positif. Elle pense que l'amélioration des conditions de travail et le recrutement intensif pourront aider. Une campagne publicitaire importante a été lancée sur les réseaux sociaux pour recruter davantage de conducteurs et de conductrices. Les conditions de recrutement ont été assouplies : auparavant, un CFC était exigé, mais ce n'est plus le cas. La limite d'âge de 50 ans a également été supprimée, et le temps partiel est désormais encouragé. Auparavant, il fallait attendre deux ans pour demander un temps partiel, ce qui fonctionnait bien pour les collaborateurs en poste, mais pas pour ceux qui voulaient travailler à temps partiel dès le départ. Tout ce travail devrait avoir un impact positif sur le taux d'absentéisme.

Elle espère que l'amélioration des conditions de travail et les efforts de recrutement porteront leurs fruits. Actuellement, les chiffres de l'absentéisme n'ont pas encore baissé, mais elle espère que les mesures prises auront un impact dans les prochains mois et années. Elle reconnaît que l'absentéisme est

préoccupant, car il affecte les prestations offertes à la population genevoise et cause des souffrances au personnel.

Concernant la ponctualité, les TPG doivent composer avec les aléas du trafic quotidien et les chantiers, ce qui a des répercussions sur les prestations.

M. Berdoz souhaite noter la première remarque du député concernant l'augmentation de la fréquentation. Il pense, au contraire du député, que les TPG ont et peuvent avoir une influence sur la fréquentation. Par exemple, une grande campagne de communication a été menée récemment et elle a gagné deux prix, un premier concernant la communication inclusive et un second concernant l'affichage. Cette campagne rappelait les avantages des transports publics par rapport au trafic individuel motorisé, montrant ainsi un exemple de ce qui peut être fait.

Un autre aspect concerne le B2B, où les TPG s'adressent aux collectivités publiques. Ils mènent des politiques importantes en allant voir les communes genevoises. Par exemple, une plateforme informatique permet aux communes et à certaines grandes entreprises de gérer les abonnements de leurs communiens et employés afin d'obtenir un subventionnement plus élevé qu'auparavant. Ces activités auprès des communes ont fait augmenter la fréquentation en obtenant des fonds auprès de ces dernières. Il souligne que tout cela n'est pas négligeable.

Sur la question des avances, il explique que les avances sur l'horaire en ville sont généralement peu dommageables, surtout avec un tram cadencé à 5 minutes. Dans ce cas, il est difficile de savoir si on a pris celui d'avant ou celui d'après. Toutefois, il reconnaît que c'est différent pour les lignes en campagne et encore plus pour les horaires moins denses en soirée. C'est un point d'attention. Il souligne que l'horaire est construit en fonction du moment de la journée, donc le temps de parcours entre deux points peut varier entre un dimanche soir et un vendredi matin.

Les statistiques montrent que les horaires évoluent et ne correspondent pas toujours parfaitement à la réalité. Les conducteurs doivent suivre les horaires prévus, mais lorsqu'ils sont en avance, il y a peu d'endroits où les véhicules peuvent s'arrêter sans perturber le trafic. Il reconnaît que les retards ne sont pas souhaitables, tout comme les avances ne le sont pas non plus.

M^{me} Lammar explique que, concernant la nouvelle application, elle entend bien les remarques. Cependant, elle souligne une amélioration importante : la nouvelle application indique désormais si un véhicule est en avance, ce qui n'était pas le cas avec l'ancienne version.

Elle souligne également que, comme mentionné, le trafic et les chantiers compliquent la situation.

L'entreprise a pour première mission de répondre à la demande et d'assurer les prestations de transport. Mais elle a également la mission de protéger ses collaborateurs et collaboratrices, ce qui est crucial pour maintenir une qualité de service à long terme.

M. Berdoz souligne, concernant la nouvelle application, qu'ils n'avaient pas d'autre choix que de la remplacer, car l'ancienne application n'était plus supportée et ne bénéficiait plus d'une possible maintenance. La nouvelle application offre des fonctionnalités très proches de l'ancienne, et il est possible de la configurer de manière quasi identique à l'ancienne version. Il reconnaît que cela demande une adaptation de la clientèle, qui doit s'habituer à la nouvelle interface.

Il note également qu'un article récent mentionne une enquête sur les informations aux voyageurs en général, et que l'application est compatible avec les personnes ayant une capacité visuelle réduite. Deux compagnies de transports romandes, dont les TPG, ont été reconnues comme ayant une application répondant à ces besoins.

Enfin, en ce qui concerne la sous-traitance, il affirme que l'établissement public autonome respecte la loi. Il explique qu'il y a deux seuils distincts et qu'ils respectent chacun de ces seuils séparément : le seuil de 4% et le seuil de 10% sont respectés.

Un député (PLR) évoque la question du droit de sillon, avec des vases communicants entre une redevance de l'infrastructure et les subventions de l'Etat. Il espère que ces divers objets ne sont pas soumis à la TVA et qu'en baissant ces « vases communicants », ils se retrouvent à réduire les coûts et à économiser la TVA. Il se demande si ce ne serait pas un moyen assez simple d'équilibrer le budget.

Ensuite, il aborde la question des lignes scolaires, affirmant que, si les retards sont explicables, les avances doivent être rares, mais il s'inquiète des suppressions de lignes. Il mentionne que des gens en formation ou des enfants se retrouvent dans des situations où ils ne peuvent pas aller à l'école, notamment en venant de communes de la campagne genevoise comme Jussy ou Avully. Apparemment, ce n'est pas un cas isolé, ce qui pose problème, surtout pour les bus scolaires qui n'ont pas la même fréquence que les autres lignes.

Enfin, il note un changement dans la prestation liée au budget de publicité et il se demande ce que cela signifie en termes de recettes supplémentaires pour les TPG.

M. Berdoz explique qu'avant 2022, les TPG avaient une filiale, TP PUB, chargée de l'activité d'affichage dans et sur les véhicules. Ils ont changé de

modèle en faisant appel à des professionnels du domaine et, depuis 2023, ils ont sélectionné un partenaire spécialisé pour effectuer cette tâche pour eux, en versant une redevance qui contribue au financement des TPG. Avec une année de recul sur ce sujet, il se dit globalement satisfait de ce changement. Il précise qu'un revenu minimum de 4 millions de francs est prévu, puis un pourcentage s'ajoute en fonction du chiffre d'affaires qu'ils arrivent à générer.

M^{me} Lammar précise qu'ils sont au début de la mise en place. Elle pense qu'il faut encore attendre pour avoir un meilleur recul.

M. Berdoz relève que, sur les lignes scolaires, la population est particulière, avec soit des trajets effectués sur les lignes régulières, soit des services scolaires spécifiques. Ils sont attentifs à ces lignes, notamment en raison de la jeunesse de la clientèle. Il n'a pas en tête d'exemple précis de suppressions, mais pense que, si des suppressions sont identifiées clairement, il pourra apporter des justifications. Il mentionne également les incivilités liées à cette clientèle, bien que ce ne soit pas le sujet de la question. Toutefois, il souligne que les incivilités ne sont pas la cause des suppressions de lignes.

M^{me} Lammar note qu'il y a souvent un bus qui passe un peu après pour ramasser les élèves en retard. Elle explique que, dans la gestion des horaires, il peut y avoir des circonstances qui entraînent des suppressions, ce qui est regrettable, mais à leur sens plutôt rare. Elle insiste sur l'attention particulière portée à ce sujet.

M^{me} Kerner note qu'il ne serait pas juste de réclamer toute la TVA alors que les TPG reçoivent une contribution cantonale. Ainsi, le taux de TVA est différent pour les TPG.

Une députée (S) a une question concernant les indicateurs : elle s'étonne de la distinction faite entre les indicateurs soumis à pénalité et ceux qui ne le sont pas. Elle a le sentiment que, si l'on examine différents indicateurs, ceux qui ne sont pas soumis à des pénalités sont plutôt des indicateurs sur lesquels les TPG ont une plus grande marge de manœuvre, par exemple l'offre de transport. En revanche, les indicateurs soumis à des pénalités sont ceux sur lesquels les TPG n'ont pas de marge de manœuvre, comme la correspondance du Léman Express, qui peut être impactée par la saturation du réseau routier. Elle se demande comment les négociations et les discussions avec le département se déroulent pour fixer ces indicateurs et déterminer s'ils sont soumis à des pénalités ou non.

M. Berdoz explique que cela dépend de chaque contrat de prestations, ceux où les TPG négocient avec l'Etat et conviennent des niveaux d'indicateurs et ceux soumis ou non à des pénalités. Le contrat de prestations actuel a été validé par le gouvernement cantonal il y a 4 ans.

M. Favre remarque que la correspondance avec le Léman Express est fondamentale, il est normal que les TPG doivent fournir les moyens nécessaires pour assurer ces correspondances, d'où le fait qu'ils sont pénalisés en cas de non-respect. L'offre est définie et les TPG n'ont plus de marge de manœuvre dans sa réalisation. Une fois l'offre validée, il est sur le principe normal que les TPG mettent en œuvre les moyens nécessaires pour répondre aux critères de satisfaction des clients. Bien que la question de l'incitation soit importante, dans le cas des TPG, l'incitation est plus complexe, car un bonus proviendrait des fonds de l'Etat, tandis que le système de pénalités mis en œuvre actuellement augmente le déficit, ce qui limite leurs possibilités d'action. Malgré cela, pour lui, l'objectif principal reste d'atteindre les indicateurs de performance, que des bonus et malus soient octroyés ou non. Il conçoit que, cette année, les TPG n'ont pas atteint un certain nombre d'indicateurs pour diverses raisons, notamment des difficultés à atteindre les objectifs de prestation, en particulier en ce qui concerne la question du personnel.

Un député (Ve) est convaincu que la qualité et le succès des transports publics dépendent de la qualité de l'offre et de la demande s'il existe des pistes à privilégier pour que la régie autonome puisse augmenter sa capacité en fonds propres et ses investissements.

M^{me} Lammar note les discussions actuelles sur le contrat de prestations, et dit que le département se montre ouvert et reconnaît l'importance des enjeux, notamment l'augmentation de 30% de l'offre. Elle souligne que, pour avoir une entreprise qui fonctionne bien demain, il est nécessaire d'avoir une entreprise qui fonctionne bien aujourd'hui. Ainsi, les discussions portent sur les efforts à déployer dans le cadre de ce contrat et les moyens mis à disposition pour permettre aux TPG d'offrir ces prestations et de répondre à la mission d'augmentation de l'offre. La décision a été votée presque à l'unanimité pour le PATC, soulignant ainsi l'importance des discussions à venir sur le contrat de prestations.

Une députée (PLR) revient sur la question de la diminution des fonds propres. Lors de la dernière séance, il y a eu une discussion sur la gratuité, et elle a appris que celle-ci serait financée par rapport au budget, de telle sorte que ce qui a été budgété pour les jeunes et les personnes à l'AVS serait pris en charge par le canton, ce qui entraînerait une diminution des subventions. Elle se demande si c'est possible de fonctionner avec l'apport existant et comment cela pourrait être envisagé.

M^{me} Lammar estime que les discussions actuelles sont en cours d'examen, abordant des sujets plus vastes. Il s'agit de déterminer s'il convient d'explorer des pistes potentielles pour tirer parti des avantages possibles, que ce soit en

réévaluant les subventions ou non. Elle pense que ces discussions doivent être abordées dans un second temps.

M. Favre expose qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de base légale pour mettre en place cette proposition. Idéalement, cela pourrait se faire à la rentrée scolaire, mais il reconnaît que c'est plus réaliste de viser cela pour l'année prochaine (changement d'horaire de mi-décembre 2024). Les TPG sont prêts à avancer sur cette question, mais il est important que tous les acteurs concernés le soient également, surtout compte tenu des liens avec les systèmes tarifaires du Léman Pass. Il envisage plutôt que cette proposition soit envisagée dans le cadre budgétaire de l'année prochaine, ce qui serait bien aligné avec le contrat de prestations. Actuellement, il estime le socle de base lié à la compensation financière, mais les négociations ne sont pas encore finalisées. Si cette mesure entre en vigueur avant la fin de l'année, il faudra envisager comment cela pourrait être compensé pour les opérateurs.

Votes

PL 13470

1^{er} débat

La présidente soumet au vote l'entrée en matière sur le PL 13470 :

Oui : unanimité

Non : –

Abstentions : –

Le vote d'entrée en matière sur le PL 13470 est accepté.

2^e débat

La présidente passe au vote du 2^e débat :

Titre et préambule

Art. unique

Pas d'opposition, adoptés dans leur ensemble.

3^e débat

La présidente soumet au vote le PL 13470 :

Oui : unanimité

Non : –

Abstentions : –

Catégorie préavisée : IV (comptes)

PL 13471

La présidente ouvre le débat sur le PL 13471. *Pas de prise de parole.*

1^{er} débat

La présidente soumet au vote l'entrée en matière sur le PL 13471 :

Oui : unanimité

Non : –

Abstentions : –

Le vote d'entrée en matière sur le PL 13471 est accepté.

2^e débat

La présidente passe au vote du 2^e débat :

Titre et préambule

Art. unique

Pas d'opposition, adoptés dans leur ensemble.

3^e débat

La présidente soumet au vote le PL 13471 :

Oui : unanimité

Non : –

Abstentions : –

Catégorie préavisée : IV (comptes)

Les rapports sont liés.