



Signataires : Stéphane Florey, Jacques Jeannerat, Jacques Blondin, Lionel Dugerdil, Virna Conti, André Pfeffer, Charles Poncet, Marc Falquet, Daniel Noël, Yves Nidegger, Guy Mettan, Christo Ivanov, Julien Ramu, Michael Andersen, Florian Dugerdil, Raphaël Dunand, Masha Alimi, Xavier Magnin, Sébastien Desfayes, Christina Meissner, Souheil Sayegh, Thierry Arn, François Erard, Jean-Marc Guinchar d

Date de dépôt : 2 mai 2024

Projet de loi
modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG)
(H 1 55) (Plus d'autonomie pour les TPG en matière de tarification)

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

Art. 1 Modification

La loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, est
modifiée comme suit :

Art. 36, al. 2 (nouvelle teneur) et al. 3 (abrogé)

² Les Transports publics genevois fixent les tarifs en accord avec le Conseil
d'Etat.

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

Tout comme l'année 2021, 2022 s'est soldée par un déficit pour les Transports publics genevois, malgré la reprise du trafic post-covid. Les résultats restent toutefois en deçà du plan financier pluriannuel (PFP). L'épidémie de covid-19 et ses confinements ont directement influencé la fréquentation des diverses lignes.

Avec le recul, et en mettant entre parenthèses le douloureux et exceptionnel épisode du covid, on constate que la demande générale en déplacements de la population en transports publics est relativement inélastique au prix. Autrement dit, personne n'effectuera de déplacements supplémentaires en transports en commun si les tarifs s'en trouvent réduits. Contrairement à l'argument-phare des promoteurs de l'IN 146, leur texte n'a apporté aucun nouveau client aux TPG. Le seul effet notable a été une substitution des abonnements mensuels par des abonnements annuels pour les personnes déjà clientes. Berne et Zurich, qui connaissent pourtant des tarifs sensiblement plus élevés que Genève, ont une part modale en faveur des transports en commun plus élevée. Au contraire des prix, ce sont d'autres facteurs qui influencent la demande, comme la fiabilité, l'horaire, la sécurité, le confort et la qualité de l'offre.

On observera que, lorsque la collectivité doit combler les déficits résultants de tarifs largement en dessous des coûts, elle ne pourra au mieux que maintenir l'offre existante et non pas la développer pour la rendre plus attrayante. Une étude a démontré que la clientèle des Transports publics genevois a un taux de satisfaction général de 80% et de 76% s'agissant de la qualité de l'offre. L'étude constate aussi que le prix n'est pas un élément décisif pour la satisfaction et que le rapport qualité-prix des transports publics est jugé plutôt bon.

L'inflation qui n'épargne pas la Suisse a contraint l'Alliance SwissPass à augmenter de 4,3% le prix de ses abonnements, ce qui n'est pas anodin pour Genève et son carcan tarifaire rigide. Beaucoup de personnes oublient que les TPG ne sont pas un acteur unique, mais qu'ils évoluent aux côtés d'autres entreprises dans le cadre d'UNIRESO. Les recettes sont donc partagées entre les TPG (89,2%), les CFF (10,5%) et les Mouettes (0,3%). Un tarif des TPG artificiellement bas contraint l'Etat à dédommager les autres acteurs de la communauté tarifaire. Il faut aussi noter que certaines lignes, en partie financées par la Confédération (L, K, J) à condition d'avoir un minimum de recettes, sont menacées si les recettes commerciales continuent à diminuer.

Aujourd'hui, cela n'aura échappé à personne, de nouveaux enjeux s'imposent aussi aux TPG, avec en ligne de mire la sortie des véhicules diesel du parc pour le bien de notre santé et de notre environnement. En Europe notamment, les villes qui se lançant dans l'exploitation de transports publics « zéro émission » sont chaque fois plus nombreuses et les véhicules n'ont plus rien à démontrer en matière de fiabilité. Genève, faut-il le rappeler, est pionnière en matière de transports publics propres avec TOSA, une technologie de bus 100% électriques à biberonnage. Mais rien n'est gratuit. Pour mémoire, le remplacement des 235 autobus diesel en fin de vie aura un coût de 350 millions de francs pour la collectivité.

Le présent projet de loi propose de retirer de la loi sur les transports publics (LTPG) une grille tarifaire qui n'a pas vocation à figurer dans une loi.

Compte tenu des explications qui précèdent, nous vous prions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.