

*Date de dépôt : 16 janvier 2009*

## Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur:**

- a) le rapport annuel de gestion de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2007**
- b) le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2007**

## Rapport de M<sup>me</sup> Christiane Favre

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Ce rapport a été traité par la Commission des transports lors de sa séance du 25 novembre 2008 présidée par M<sup>me</sup> Elisabeth Chatelain. Les débats ont été fidèlement transcrits par M. Rémy Asper, procès verbaliste ; ils ont bénéficiés de la présence experte de MM Christophe Genoud et Fabrice Etienne, respectivement secrétaire adjoint du Département du territoire et chef de secteur à la Direction générale de la mobilité.

En préambule, la commission est informée que le retard amené dans la présentation de ce rapport au Grand Conseil est dû au fait que le département tenait à être parfaitement coordonné avec les TPG en cette première année d'application des normes IPSAS.

**Audition des TPG : MM. Roland Bonzon, directeur général, Pascal Ganty Pascal, directeur Développement et ingénierie, Beat Mueller, directeur Finances et gestion et Éric Forestier, directeur Marketing.**

Au sujet du rapport annuel de gestion pour l'exercice 2007, M. Bonzon relève que les Transports Publics Genevois sont la première entreprise suisse à être conforme aux normes IPSAS. Il indique que les comptes de l'exercice 2007 présentent un bénéfice de 8,7 millions au lieu d'une perte prévue de

800 000 F. Ce qui représente un écart inférieur à 3% par rapport au budget qui s'avère ainsi assez précis.

M. Mueller rappelle que les normes IPSAS, internationales, concernent le secteur public et qu'elles sont très proches des normes mises en place pour le secteur privé. Leur objectif est d'arriver à une « *true and fair view* ». Le résultat de leur application sur les comptes des TPG est double :

- Certains éléments qui n'apparaissaient pas auparavant sont mis en évidence. La partie des actifs immobilisés a été modifiée en fonction des normes IPSAS. Ainsi la durée de vie réelle de chaque type de bien a-t-elle été observée et définie selon la réalité. La marge de manœuvre pour la présentation des différents éléments étant moindre, il en résulte une transparence accrue et des garanties supplémentaires quant à la fiabilité des chiffres. La valorisation des avantages non monétaires donnés au personnel, tels que les places de parking ou la gratuité des transports publics sont sans incidence sur le résultat mais leur mise en évidence permet une plus grande transparence.
- Le transfert d'actifs a clarifié la propriété des biens d'investissement. Tout ce qui a trait au réseau de trolleybus, ferroviaire ou de rails de trams a été transféré à l'État. Les bâtiments de la Jonction et du Bachet ont été intégrés dans les livres des TPG, ce qui implique un accroissement assez important du bilan.

Pour cette année, il reste l'inconvénient de ne pouvoir comparer le résultat 2007 avec les résultats précédents et le plan quadriennal. L'excédent provient de trois éléments principaux : la croissance des revenus provenant des transports par la vente de billets et le contrôle, ainsi que des charges plus faibles qu'attendues. A noter que ce dernier point ne découle pas d'une volonté de l'entreprise mais de difficultés liées à l'engagement de nouveaux collaborateurs. Les éléments précités conduisent à un excédent de 8,7 millions qui sera compensé par des charges prévisibles plus importantes ces prochaines années.

Répondant aux questions des commissaires, M. Bonzon observe qu'il sera difficile de comparer les résultats des TPG avec les entreprises suisse qui n'appliquent pas les normes IPSAS. Au delà des chiffres, la majorité des indicateurs concernant la réalisation de l'offre permettent néanmoins de faire des comparaisons. L'exercice sera facilité par le passage des autres entreprises aux normes IPSAS.

Le représentant du département remercie les TPG d'être passé à ces normes, sans obligation, et du travail accompli pour les appliquer. Il relève

que la collaboration entre les TPG, le DF et le DT, pour cadrer cette application et tester sa mise en place, a été exemplaire.

Au sujet du rapport sur la réalisation de l'offre de transport, M. Bonzon relève que 2007 a constitué une année exceptionnelle pour les TPG qui n'ont jamais eu autant de dossiers complexes à gérer. Tous les objectifs fixés par le contrat de prestations ont été atteints voire dépassés.

Un commissaire souhaite savoir comment l'objectif concernant l'« éco conduite » a pu être dépassé et dans quelle proportion l'objectif de fréquentation l'a été aussi, ce qui a visiblement permis d'améliorer la vitesse commerciale de 0,19 km/h.

Pour répondre à la première question, M. Bonzon indique que l'« éco conduite », formation destinée à l'ensemble des conducteurs, a un impact en matière d'écologie et de confort. L'un des objectifs était de former 10% des collaborateurs en 2007. Il a été dépassé puisque, environ 20% des collaborateurs ont été formés. Cette avance permettra de mettre l'accent sur la formation de conducteurs de trams pour la desserte de Meyrin en 2009 et 2010.

Répondant à la deuxième question, M. Ganty indique que la fréquentation permet de mesurer les kilomètres parcourus par voyageurs. La cible consistait à augmenter la fréquentation de 21,3% et le taux de 38,8% a été atteint. La vitesse commerciale se mesure en km/h et l'objectif est de l'augmenter d'un km/h sur la période 2007-2010. Elle a progressé en 2007 de 0,44 km/h au lieu des 0,25 imaginés. La régulation des carrefours étant très importante, ce travail est mené en étroite collaboration avec la Direction générale de la mobilité

Une députée s'inquiétant de la baisse de 15% des lignes scolaires, M. Mueller indique que bon nombre de ces lignes ont été intégrées aux lignes normales avec des renforts aux heures de déplacement des élèves. Si le nombre d'élèves transportés est toujours aussi important, les besoins en matière d'offre scolaire particulière le sont donc moins.

Le représentant du département rappelle que, lors de l'adoption du contrat de prestations, l'objectif était d'intégrer le transport scolaire à l'offre de base.

Répondant à l'inquiétude d'une députée quant au manque de progression, depuis 2006, en matière d'équipements des véhicules en filtres à particules, M. Mueller indique que 113 bus avaient été commandés et ne sont arrivés qu'en début 2008. Il ne valait donc pas la peine d'équiper les anciens véhicules pour une année seulement.

Une question relative à l'estimation de la perte financière liée à la resquille ayant été posée, M. Bonzon relève que les contrôleurs ont plusieurs fonctions. Ils doivent procéder au contrôle et servir de conducteur de réserve lors d'événements extraordinaires. Ils doivent aussi assurer une présence qui augmente la sécurité. L'ancien contrat prévoyait un indicateur visant à ce que 1 % des passagers soient contrôlés. Si le taux de fraude est connu et constitue un indicateur, le coût impliqué n'a pas été calculé.

M. Mueller ajoute qu'en 2007 le contrôle a généré 3,7 millions de revenus et qu'il a permis de constater un taux de 2,5% de voyageurs sans titre valable. Le nombre de voyages contrôlés a été optimisé, mais le travail d'encaissement s'avère lourd. Aussi, contrôler 1% des voyageurs semble-t-il optimum.

A un député, étonné que la vitesse commerciale des trams (15,33 km/h) soit inférieure à celle des bus (17,23 km/h), M. Ganty indique que cette vitesse moyenne est obtenue en divisant le temps cumulé de toutes les courses par le nombre de kilomètres parcourus. Le réseau de trams, essentiellement urbain, a une forte influence sur la vitesse moyenne des trams comparée à celle des bus qui vont à la campagne.

Le représentant du département ajoute que la loi fixe une vitesse de 30 km/h pour les trams lorsqu'ils sont en site propre. Cette vitesse moyenne est actuellement impossible à atteindre, aucune ligne n'étant intégralement dans ce type de site.

Répondant à une remarque concernant l'absence d'indicateur de satisfaction des clients, M. Forestier relève que les TPG mesurent cette satisfaction sur la base de 14 items comme la sécurité ou la propreté. Mesurée mensuellement, la satisfaction présente actuellement un taux de 58%. Il s'agit notamment de mesurer l'accueil et le comportement des contrôleurs, des conducteurs et des agents commerciaux. Le système du client « mystère » est également utilisé.

Un député s'inquiétant des statistiques concernant les places/kilomètres, soit de l'éventuelle possibilité d'augmenter cet indicateur par le simple fait que des kilomètres supplémentaires soient parcourus, indépendamment du nombre de passagers, M. Ganty relève que la fréquentation est directement liée à l'augmentation de l'offre. Il est admis que 1% d'offre supplémentaire implique une augmentation de 0,4 % de la fréquentation. Une proportion généralement plus élevée est constatée. L'indicateur des places/kilomètres révèle que les voyageurs effectuent des parcours plus longs dans les véhicules.

Faisant suite à la remarque d'un député qui s'inquiète du type de transport pénalisé par l'augmentation de la vitesse commerciale des TPG, le représentant du département relève qu'il n'est pas certain que les autres usagers de la route pâtissent de l'accroissement de la vitesse commerciale des TPG car l'ensemble des utilisateurs bénéficie d'un carrefour qui fonctionne mieux. Il note aussi que l'un des problèmes rencontrés par les TPG est lié aux véhicules de livraison dont l'activité se déploie aux heures de pointe des transports publics. Par ailleurs, nombre de carrefours sont encore équipés de systèmes anciens ou déficients. Les moderniser permet un dosage plus précis du trafic et un franchissement plus optimal pour tous les utilisateurs. Un important travail du département est mené dans ce sens.

Répondant à un député qui demande si la présence de caméras dans les véhicules améliore l'indice de satisfaction, M. Forestier relève que ces caméras participent au sentiment global de sécurité qui est en légère progression. Il est relevé que la présence de ces caméras constitue le standard pour les nouveaux véhicules.

M. Bonzon ajoute qu'une fréquentation plus importante améliore le sentiment de sécurité. Il observe que, pendant l'Euro, aucun incident n'a été à déplorer, ni sur les véhicules ni sur les conducteurs et indique que des discussions avec les gardes-frontières sont en cours concernant la sécurité le soir.

### **Débat de la commission**

Ayant bénéficié de ces explications très complètes, la commission prend acte de ce rapport à l'unanimité de ses membres présents et vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'en faire autant.