

*Date de dépôt : 30 mars 2015*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2015 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Caroline Marti**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le rapport divers 1070 relatif au budget 2015 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG) au cours de sa séance du 17 février 2015 sous la présidence de M. Pascal Spuhler. La Commission des transports remercie M. David Favre, secrétaire général adjoint, M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, et M<sup>me</sup> Marion Guillot, direction générale des transports collectifs, pour l'aide qu'ils ont apportée aux commissaires lors de leurs travaux. La commission remercie également M<sup>me</sup> Agnès Cantale pour l'excellente qualité de son procès-verbal.

**Présentation du RD 1070 relatif au budget 2015 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG) par Mme Anita Frei, présidente du conseil d'administration, M. Benjamin Vincent, directeur financier des TPG, et M. Christoph Stucki, directeur ad interim des TPG**

En préambule, M. Vincent rappelle qu'il s'agit de la première année du nouveau contrat de prestations 2015-2018. Il explique que les sociétés TPG Publicité et TPG France sont intégrées dans les chiffres présentés.

M. Vincent clarifie en premier lieu que le budget 2015 des TPG est déficitaire de 17 millions. Ce résultat est compensé par les réserves, lesquelles sont constituées sur le contrat de prestations 2011-2014 qui s'achève actuellement. Ce budget présente, par rapport au budget 2014, une

baisse de 3,7% des produits et une contraction des charges de 1%. La baisse des produits s'explique par l'introduction de la nouvelle grille tarifaire, en date du 14 décembre 2014. Cette baisse a été estimée à 8%, d'après les projections sur la base du budget 2014.

Une partie de cette baisse est compensée par les contributions de l'Etat de Genève et de la Confédération. Par ailleurs, les produits d'exploitation directs augmentent de 10%, hausse principalement causée par la main-d'œuvre activable sur le site d'En Chardon. Il rappelle que le projet d'En Chardon entre dans une phase de construction importante, et que les TPG ont la possibilité d'activer une partie de la main-d'œuvre TPG pour la réalisation dudit projet.

### *Détail des charges*

En introduction, M. Vincent explique que la part des frais de personnel augmente de 1% entre 2014 et 2015, mais que ce pourcentage est à relativiser, puisque l'ensemble du budget 2015 est en diminution. La part des biens et services baisse plus que la part des frais de personnel en termes de pourcentage.

On observe toutefois une baisse de 0,6% des frais de personnel. Le passage de 1870 ETP du groupe TPG à 1834 ETP correspond à une baisse en équivalents temps plein de 36 ETP. Ce qui explique la baisse globale des deux réels de 0,6%.

On constate également une baisse importante des frais de véhicules, notamment des frais liés à l'utilisation de l'énergie électrique de traction suite au contrat signé avec les SIG pour 2017. M. Vincent explique également que le coût du kilomètre a été évalué sur la base d'un prix du carburant de 1,70 F par litre ce qui est actuellement dépassé. Il constate également une baisse de l'offre km/autobus.

S'agissant des frais de bâtiments et installations fixes, la baisse s'élève à 13,4%. L'élément essentiel est le droit d'utilisation des infrastructures, à savoir la location des lignes et des voies aériennes, qui se montera à 4,2 millions mais qui sera sans impact sur le résultat.

Les charges de sous-traitance sont en légère augmentation (3,3%). Cette hausse est due essentiellement à la réallocation de certaines lignes. La gestion des lignes B et Z ont été reprise en interne alors que les lignes A, C, 93 et scolaires ont été sous-traitées. Pour les lignes GLCT, M. Vincent explique qu'ils ont appliqué la répercussion du salaire minimum du personnel de conduite qui augmente légèrement.

M. Vincent constate une stabilité globale des charges d'exploitation diverses (légère baisse de 1,3%). Cela est dû à la loi sur la sécurité des transports. Sont compris dans ces charges : la répercussion des pénalités Stadler, les frais de maintenance informatiques qui ont légèrement augmenté, la confection des titres de transport (en fort retrait) et les mandats (également en baisse).

Les dotations aux amortissements incluent principalement la mise en service des nouveaux trolleybus Van Hool, la fin du déploiement des DATT, et quelques projets informatiques, notamment pour la radio, qui auront lieu en 2015.

Finalement, M. Vincent relève une stabilité au niveau des pertes sur constats. Les charges financières sont également en léger retrait en raison de la forte baisse du loyer d'argent en 2014.

### ***Evolution des frais de personnel 2011-2015***

En plus de la suppression des 36 ETP entre 2014 et 2015, on constate une légère baisse du coût de personnel par rapport aux charges monétaires d'exploitation. Les frais de personnel par rapport à l'effectif moyen annualisé augmente de 1,4% entre 2014 et 2015, ce qui s'explique par l'application des mécanismes salariaux.

### ***Détail des produits***

Suite à l'adoption de l'initiative 146, la part des produits liés aux revenus des titres de transports a baissé de 2%. Cette baisse est compensée par une hausse relative des contributions monétaires.

M. Vincent présente l'évolution du produit des transports. Il annonce une baisse de 9,1% du chiffre d'affaire comptabilisé. M. Vincent précise que, pour l'abonnement annuel, le paiement est comptabilisé comme 1/12<sup>e</sup> par mois ce qui n'a pas d'impact sur une année complète. En revanche, lorsque l'abonnement est étendu sur deux années, cela a une influence sur le pro ratio.

On observe une baisse très importante de l'abonnement mensuel. Par ailleurs, M. Vincent explique que ce budget tient compte de la suppression d'une part significative des rabais. Dans le budget 2014, les rabais s'élevaient à 7,8 millions. Pour 2015, la part ne s'élève plus qu'à 3,2 millions.

On constate une stabilité au niveau des revenus de transports propres TPG. Le budget des autres produits du transport est maintenu, notamment en ce qui concerne le contrôle des titres de transport.

### ***Evolution des produits et des charges (2011-2015)***

On observe une stabilité au niveau de la contribution monétaire propre (hors compensation financière). L'évolution du chiffre d'affaire des ventes de titres de transport montre une baisse de 12 millions entre le chiffre d'affaire 2014 et le chiffre d'affaire 2015. Les autres charges monétaires d'exploitation restent relativement stables par rapport à 2014.

### ***Indicateurs financiers du contrat de prestations***

Le ratio de contributions cantonales (la part des contributions du canton par rapport au total des produits) est en hausse puisque proportionnellement la part des produits du chiffre d'affaire baisse. Le ratio coûts/offres est relativement stable entre 2014 et 2015. On constate toutefois une légère baisse de l'offre par rapport à l'exercice 2014, ce qui signifie que le coût de la place/km se dégrade.

Le dernier indicateur concerne le taux de couverture globale. Il s'agit de la proportion de la couverture des charges par les produits, mais y est intégrée la part de la compensation tarifaire, qui est une subvention pour compenser la baisse des tarifs. C'est pourquoi l'on constate une stabilité entre 2014 et 2015.

La répartition des places/km est en légère baisse par rapport à 2013, mais on peut constater une forte stabilité dans cette évolution de l'offre par rapport à 2014.

### ***Investissements***

Le plan d'investissement 2015 porte essentiellement sur les bâtiments. Il s'agit de montants assez importants. Des équipements radio doivent également être renouvelés, de même que des équipements embarqués, et divers logiciels informatiques. M. Vincent explique que ce qui est marquant pour les TPG est le fait qu'il s'agisse de la première année depuis huit ans sans acquisition de véhicules. Le montant alloué aux véhicules reste donc faible. Ceci dit, le projet d'En Chardon fera augmenter le montant des dépenses pour l'année 2015.

### ***Détail de la consolidation – Budget 2015***

M. Vincent présente finalement le détail de la consolidation entre TPG Transports publics, et TPG Publicité, TPG Vélo n'ayant pas été considéré actif dans la construction de ce budget. Le montant consolidé s'élève à – 16 966 000, correspondant au résultat net estimé de ce budget 2015.

## Questions des député-e-s

### *Informations générales sur le budget 2015*

Un député (UDC) remercie les intervenants notamment pour le support où les chiffres figurent de manière visible. Il souligne que nous sommes à la mi-février, et demande si un écart peut déjà être constaté avec le budget établi en 2014.

M. Vincent explique qu'il y a en effet un aspect envisageable, à savoir les chiffres qui ont permis d'établir le budget fondé sur le réel connu fin mai 2013 et sur le budget 2014. Aujourd'hui, ils connaissent le réel au 31 août 2014 : à cette date, les produits réalisés sont légèrement en deçà de ce qu'ils avaient intégré au niveau du budget. En second lieu, ils ont des éléments sur les charges des TPG qui sont différentes, notamment le prix du carburant, le cours étant beaucoup faible. Il a expliqué plus tôt avoir pris comme référence le prix du carburant de 1,70 F/l, mais cela évolue énormément. Par exemple en janvier il se situait autour de 1,20 F/l et maintenant autour de 1,30 F/l. Malgré cela, ils sont encore en dessous des montants du budget. Ils se sont basés sur une diminution d'effectifs de 36 ETP. Entre-temps, il y a eu la journée du 19 novembre qui a quelque peu modifié la planification pour l'année 2015.

M. Stucki complète en précisant que, s'agissant des recettes, ils ont reçu les résultats du premier mois de 2015. Ce qu'ils avaient planifié est arrivé ainsi qu'ils l'avaient prévu, à savoir que les abonnés mensuels abandonnent l'abonnement mensuel, et préfèrent un abonnement annuel. Celui-ci est en effet plus avantageux pour autant qu'ils aient besoin de plus de 7 abonnements mensuels par année. Cette estimation s'avère donc juste, et ils constatent une perte de 6000 abonnés mensuels, sur 35 000 environ. Cela est également dû au prix du billet d'une heure qui a été réduit à 3 F. Les personnes ne faisant pas plus de 20 trajets par mois ont choisi d'utiliser à nouveau le système du billet. La tendance s'avère donc juste. Pour l'instant, ils ne peuvent que constater des transferts, l'augmentation du volume d'abonnés n'étant pas encore perceptible. Il sera possible de rapporter cela de manière plus précise après trois mois.

Le député demande à quoi correspondent les immobilisations incorporelles s'élevant à 4,5 millions. M. Vincent explique qu'il s'agit essentiellement de projets informatiques, tels que des logiciels et licences. Le député demande également des précisions sur la baisse sur la ligne constats et débiteurs s'élevant à 3,2 millions. M. Vincent déclare que cette ligne correspond principalement aux « mauvais payeurs ». Il y a un taux de non-recouvrement qui s'élève à 45%, et qui correspond au nombre de

contrevenants ne payant pas leur amende. Finalement, le député (UDC) constate que le ratio des contributions cantonales est de 53,8% et que le taux de couverture globale est de 47,2%. En les additionnant, on obtient le taux de 101%. Il se demande s'il s'agit d'une erreur de plume ou si ces deux taux ne doivent pas s'accumuler. M. Vincent confirme que ces deux taux ne s'accumulent pas. Le calcul du ratio de contributions cantonales s'établit sur le total des produits. Le taux de couverture concerne la participation des chiffres d'affaire des ventes de titres de transport sur le total des charges. Il s'agit donc de deux ratios différents, qui peuvent induire en erreur.

### *Déficit budgétaire et utilisation du fond de réserve*

Un député (UDC) demande à combien s'élève le fond de réserve. M. Vincent explique que les réserves seront constituées essentiellement sur le résultat de 2015, où il y aurait une petite solution de provision qui représente 22 millions. Le député demande alors combien il restera dans cette réserve. M. Vincent répond qu'à ce jour elle s'élève à 15,5 millions, après le résultat de 2014.

Un député (MCG) demande si puiser dans les réserves posera des problèmes de liquidités l'année suivante, étant donné que, dans certains établissements publics, les contrats de prestations obligent à avoir suffisamment de liquidités pour assurer deux ou trois mois de salaires. Il s'interroge donc sur les projections faites pour l'année 2016.

M. Vincent répond qu'en matière de liquidités, la subvention que les TPG perçoivent représente plus de 50% des charges, un montant comparable de la part des charges liées à la masse salariale. Cela représente une sécurité pour le versement des salaires. S'agissant des liquidités au niveau global, M. Vincent fait état de leur projet de financer le nouveau dépôt et donc de procéder à une importante levée de fonds pour 2015, allant jusqu'à 150 millions. Ils seraient donc à l'abri d'un problème de trésorerie pour les deux prochaines années. Il précise que les TPG sont également au bénéfice d'une convention-argent avec le canton qui autorise le dépassement de 15 millions sans pénalité et sans conséquences économiques pour les TPG. Cette limite a été étendue à 30 millions jusqu'au mois de mai 2015. Par conséquent, il n'y aura pas de problèmes de liquidités proprement dites pour les années 2015 et 2016.

Un député (PLR) se demande si, étant donné que le contrat de prestations s'étend jusqu'en 2018, les TPG auront réellement un autre choix que de passer à nouveau devant la Commission des finances pour demander un crédit complémentaire, une fois les deux années et les réserves écoulées.

M. Vincent répond que l'année 2015 est l'année la plus déficitaire. Globalement, les années suivantes seront plus proches de l'équilibre. S'agissant de la réserve, une provision de 22 millions a été réalisée en août 2014 dont 15 millions sont conservés par les TPG, et ce uniquement pour l'exercice 2014. Leurs réserves sont donc légèrement supérieures, ils les estiment à 29 millions. Ces 29 millions de réserves devraient servir à compenser les pertes réalisées sur le contrat de prestations 2015-2018. Mme Frei complète en affirmant qu'il est probable que les TPG doivent repasser devant la Commission des finances mais elle ne saurait dire encore pour quel montant. Les TPG seront toutefois plus en mesure d'expliquer les choix opérés pour que les résultats soient les plus proches possibles de la réalité des subventions et des recettes. L'entreprise va continuer à mener un exercice délicat d'ajustement de l'offre. Le mot d'ordre de cette période de quatre ans sera « sobriété ».

Un député (MCG) constate que, même si l'initiative 146 n'avait pas été acceptée par le peuple, le résultat de l'exercice 2015 présumé aurait malgré tout été déficitaire de 1,3 million. Il se demande comment un établissement subventionné peut proposer un résultat négatif alors que toutes les données sont connues. Par ailleurs, la crise économique va s'aggraver, les recettes de l'Etat n'augmenteront pas. Il se demande pourquoi les TPG reviendraient devant le Grand Conseil pour demander une augmentation de subventions alors que le personnel de l'entreprise n'a pas fourni le même effort financier que celui opéré par le personnel du petit Etat. Il se demande si cela serait éthique.

Mme Frei affirme que les TPG réalisent un contrat de prestations qui correspond à la mise en œuvre d'une offre de transports définie par le parlement. Cela s'inscrit dans le cadre d'une politique des transports globale, et ne relèvent donc pas d'un choix de l'entreprise. La direction de l'entreprise a cependant décidé de procéder aux calculs en maintenant les mécanismes salariaux, n'ayant pas reçu d'instructions contraires. L'effort fait en tant qu'entreprise pour maintenir les prestations et des conditions de travail correctes pour les collaborateurs est considérable.

M. Vincent explique par ailleurs que ce montant déficitaire de 1,3 million est relatif à un budget et à un total de charges de 400 millions. Le taux de déficit s'élève donc à 0,25% du budget. Il s'agit d'un taux proche de l'équilibre.

M. Stucki complète en rappelant qu'ils ont demandé formellement au département en août 2014 s'ils devaient appliquer la totalité des mécanismes salariaux, lequel département a répondu par l'affirmative. Il s'agit donc d'un

accord avec l'Etat. Une question éthique par rapport au personnel de l'Etat n'est donc pas appropriée puisqu'il s'agit d'une tout autre situation.

### ***Baisse des tarifs et impacts sur le budget***

Une députée (Ve) affirme avoir lu dans le rapport du Conseil d'Etat que les TPG basaient leurs estimations des impacts de la baisse des tarifs sur un indice calculant que pour une diminution de 1 F par billet les TPG gagnaient 0,10 F dus à une augmentation de la fréquentation. Elle souhaiterait savoir d'où vient ce ratio. Elle se demande si elle a compris correctement les propos des intervenants et si les TPG ont constaté pour ce mois de janvier un transfert des usagers, et non une nette hausse desdits usagers.

M. Stucki explique que, pour atteindre le même volume de recettes touchées en 2014, il faudrait tous les jours 5000 clients supplémentaires qui paient. Or à Genève nous connaissons déjà une bonne répartition modale pour les transports publics. Les analyses marketing menées par les TPG évaluent que le potentiel clients réside plutôt dans le Grand Genève. Il s'agit donc d'un grand défi. Pour l'instant, il constate un transfert vers de meilleurs tarifs mais pas encore une augmentation des nouveaux clients. Cela n'est cependant pas encore définitif. Mme Frei souligne qu'il y a d'ailleurs un effet paradoxal, selon lequel tout passage à un abonnement annuel va faire augmenter la fréquentation, mais pas le chiffre d'affaire.

Un député (PLR) se dit sidéré par la diminution des abonnements et perplexe face à la prédiction d'augmentation des usagers par les initiants. Mme Frei lui explique qu'il y a un taux de pénétration conséquent, le nombre d'abonnés à Genève étant proportionnellement important. Par conséquent, la marge de manœuvre pour augmenter le nombre d'abonnements n'est pas considérable.

Une députée (S) se demande si la campagne de publicité quant à la baisse tarifaire a été suffisamment étendue. Elle a eu le sentiment qu'elle était modeste. Mme Frei précise qu'il ne s'agit pas d'une campagne des TPG mais d'UNIRESO, qui est l'autorité chargée des tarifs. La campagne était visible dans et sur les véhicules en continu. La campagne porte ses fruits, puisqu'un bon nombre d'usagers a retenu son choix d'abonnement jusqu'au changement tarifaire. Ils ont pu constater en effet un creux en matière d'achats d'abonnements annuels, entre le vote de l'initiative et la mise en application des nouveaux tarifs. Les professionnels du marketing s'accorderont à dire que la campagne était visible et suffisamment étendue. M. Favre souhaite ajouter que la campagne de la restructuration des automates et l'introduction du billet SMS était très visible, il était difficile de



faire plus. Il s'agit d'une question de moyens. La campagne actuelle a déjà coûté plusieurs milliers de francs, indépendamment des supports mis gracieusement à disposition. Les budgets ont été coupés au profit d'une information plus factuelle de proximité sur les tarifs. Les nouveaux plans de réseaux ont été établis, mais cela correspond à la seule chose que les TPG peuvent faire dans le contexte actuel.

### ***Contributions publiques***

Un député (S) demande des explications sur la baisse de 600 000 F en ce qui concerne la contribution de la Confédération. M. Stucki explique que, s'agissant du droit de subvention TVR, les TPG font une offre au canton. Ensuite le canton regarde avec la Confédération ce qui est reconnu comme trafic régional. Puis le partage a lieu, et il diffère d'un canton à l'autre. A la fin, les TPG touchent la part qui leur est allouée, laquelle demeure assez stable. Il ne pourrait donner maintenant le détail de la petite différence constatée. Il s'agit par ailleurs d'un montant faible par rapport à ce que touchent d'autres cantons.

M. Pavageau déclare qu'il y a un taux de participation fixé par la Confédération qui s'élève à 30% pour le canton de Genève. Il s'agit de la clé de péréquation. Au-delà de cette clé, il existe également un plafonnement, ce qui explique cette stabilité. Genève a atteint le plafond de ce que peut donner l'OFT. Il y a d'abord le calcul CFF, puis le solde est versé aux TPG.

Mme Frei précise que le rapport de gestion annuelle donne le détail de toutes les lignes avec les contributions de chacun.

### ***Charges de personnel et mécanismes salariaux***

Un député (MCG) aimerait comprendre pourquoi il y a une telle différence entre les mécanismes salariaux de 2015 et ceux de 2014 et 2013. Il s'étonne qu'ils ne demeurent pas globalement les mêmes d'une année à l'autre. M. Vincent lui répond que, les mécanismes salariaux n'étant pas linéaires, ils dépendent essentiellement de l'ancienneté moyenne des effectifs. Donc, proportionnellement, il y aura une croissance linéaire pour les cinq années qui suivent un engagement, puis à partir d'un âge moyen la pente s'infléchit, et finalement reste stable dans le temps.

Le député poursuit sa question en demandant à M. Vincent de préciser quels employés sont au bénéfice desdits mécanismes salariaux. M. Vincent répond qu'il s'agit de l'ensemble du personnel TPG en fonction de son ancienneté. Mme Frei complète en expliquant que les mécanismes salariaux sont statutaires, et qu'ils n'ont donc pas été impactés. Cependant, la

proportion augmente parce qu'il y a eu beaucoup d'engagements sous le contrat de prestations précédent.

Le député demande alors comment ils expliquent la baisse entre 2011 et 2013. M. Vincent souligne qu'il s'agit ici des frais de personnel moyens. Les TPG ont connu une forte augmentation des effectifs sur ces exercices. Les années 2012 et 2013 n'auraient augmenté que de 100 ETP. Ils ont engagé des jeunes conducteurs se situant assez bas sur l'échelle de salaire. Ils ont donc des salaires moyens inférieurs qui impactent le ratio.

Le député demande à combien est évalué l'impact des mécanismes salariaux pour 2016, puisqu'il n'y a plus d'engagements prévus. M. Vincent répond qu'aujourd'hui l'ancienneté moyenne s'élève à 13 ans. Il existe un point d'équilibre qui prévoit que, si l'ancienneté moyenne dépasse les 17 ans, alors les mécanismes salariaux entre entrées et sorties se compensent. L'effet sera donc à zéro, ce qui signifie qu'il n'y aura plus d'augmentation de la masse salariale provoquée par les mécanismes salariaux. Ces 17 ans devraient être atteints en 2020. M. Stucki apporte un complément en expliquant qu'ils sont très prudents s'agissant de la formation des conducteurs. Après la votation du 18 mai 2014 et les directives 146, ils ont stoppé tout engagement de conducteurs, pour éviter des problèmes de recettes. Au vu de la conjoncture, ils demeurent très prudents en termes d'engagement de conducteurs ce qui explique la grande stabilité de la masse salariale sur le secteur conducteurs.

Finalement, le député calcule que le montant des frais de personnel TPG sont de 120 000 F/employé et demande ce qu'il en est du côté des transports lausannois. M. Stucki répond que le montant des frais de personnel par employé aux Transports publics lausannois est proche du montant genevois. En revanche, les employés des transports publics des cantons suisses allemands travaillent globalement un nombre d'heures plus élevé pour le même salaire. M. Vincent souligne que le montant de référence de 120 000 F/employé comprend le salaire, les charges sociales, la formation, et l'intégralité des frais liés au personnel.

M. Favre précise que les TPG ont également respecté la décision du Conseil d'Etat de baisser de 2% les postes au niveau des états-majors. Le contrat de prestations actuel est jusqu'à nouvel ordre valide et il s'agit du seul contrat qui s'applique.

Une députée (Ve) demande si les TPG se sont assurés que tous leurs sous-traitants versent l'augmentation du salaire et si ce changement produit encore des répercussions financières pour cette année. M. Stucki explique qu'ils se sont mis en conformité depuis que cette augmentation leur a été imposée. Un

arrangement a été trouvé avec les sous-traitants qui prennent une partie de cette augmentation à leur charge. A partir de cette année, la différence est intégrée au contrat de prestations. Dorénavant, les nouveaux sous-traitants répondent à la totalité des exigences de l'Office fédéral des transports. S'agissant des sous-traitants français, le GLCT assume la compensation de la différence.

Le budget 2015 des TPG prévoit la suppression de 36 ETP. La députée (Ve) demande si la donne a changé depuis l'accord passé avec les syndicats. Mme Frei acquiesce. Le cadre budgétaire dans lequel les TPG travaillent est constitué d'une part du contrat de prestations 2015-2018, approuvé par le Grand Conseil, dont le montant de la subvention est fixé pour les quatre ans, et d'autre part du protocole d'accord qui prévoit qu'il ne peut y avoir de licenciement lié audit contrat, et qui prévoit également un maintien des effectifs au 31 décembre 2014. Les TPG doivent aussi tenir compte de la volonté du Conseil d'Etat de voir le contrat évoluer du scénario minimaliste basé sur le plan directeur vers un scénario plus ambitieux intégrant de nouvelles lignes. Mme Frei explique qu'ils naviguent à vue, mais qu'ils se fondent tout de même sur des instruments et indicateurs financiers. L'objectif est de ne pas dégrader l'offre, en maintenant les effectifs. Cet exercice exige un monitoring mensuel et trimestriel permettant d'établir le budget 2016. En fonction des résultats, ils reviendront devant le Conseil d'Etat et le Grand Conseil le cas échéant, avec des demandes de rallonges, des propositions d'augmentation tarifaires ou des propositions de réduction de l'offre. Leur marge de manœuvre est relativement étroite. Mais ils s'assurent d'informer régulièrement leur autorité de tutelle de l'évolution de la situation.

La députée (Ve) souligne que, par conséquent, le budget présenté ce jour n'est pas conforme au protocole d'accord passé avec les syndicats. Mme Frei explique qu'il s'agit d'un budget approuvé par le conseil d'administration des TPG en septembre et qu'il s'est effectivement passé un certain nombre de choses depuis.

La députée demande encore si, malgré leur prudence, en limitant le renouvellement des départs à la retraite ou les charges de personnel à former, les TPG conservent toutefois le même volume salarial. Mme Frei confirme qu'ils travaillent à masse salariale égale. Le coût d'un collaborateur qui part à la retraite étant plus élevé que celui d'un collaborateur fraîchement embauché, cela leur procure une certaine marche de manœuvre.

### ***Pénalité***

Un député (UDC) demande si la pénalité à payer pour la livraison des 13 tramways s'élevant à 1 612 000 par année serait en fait l'objet d'une mauvaise planification de l'époque. Il pense qu'il va y avoir une perte de plus de 10 millions sur cette affaire. Mme Frei répond que la planification établie à l'époque était bonne, puisqu'il y avait une planification dans l'extension des lignes de tram qui aurait nécessité des véhicules supplémentaires pour les desservir. Toutefois, cette planification a été ajournée à cause du report de l'achèvement du dépôt du Bachet. La planification était vertueuse à un moment donné et s'est révélée moins appropriée par la suite. M. Stucki souhaite apporter un complément qu'il avait par ailleurs déjà donné l'année passée. Il explique qu'ils ne sont pas restés les mains dans les poches devant cette situation. Ils essaient de poursuivre actuellement et activement deux pistes. La première serait d'encourager Stadler, s'ils le désirent, à vendre les 13 véhicules à un autre réseau qui chercherait à acquérir de tels trams. Il y aurait évidemment une différence de prix qui serait à la charge des TPG, sous forme de pénalité ou autre. La seconde piste serait de vendre à des pays de l'Europe de l'Est 13 véhicules, de 25 ans d'âge, pour un prix en dessous de ce qui est encore dans leur livre au niveau de l'amortissement. Cela permettrait selon lui de limiter la casse et de pouvoir se saisir en 2017 des 13 Stadler. Cela allègerait la pénalité qui serait limitée à ces premières années.

Un député (MCG) demande à M. Stucki si le but est de garder les trams en attente et sur lesquels il y a une pénalité, et de vendre les trams anciens. M. Stucki acquiesce. Il avait en effet parlé de deux pistes. Il explique qu'ils ont des contacts avec des réseaux de l'Europe de l'Est pour leur vendre du matériel usagé mais encore en bon état et qui pourrait être utilisé.

### ***Mesures d'économies***

Un député (S) demande pourquoi les économies faites en matière de communication ne sont pas visibles dans le budget, notamment par rapport au magazine *Ou Bien?!* et au *Renard sur la Lune*. Il demande également si les supports TPG sont mis gracieusement à disposition de la communication des TPG, ou si les TPG paient TPG Publicité pour faire de la publicité dans leurs propres véhicules. Mme Frei affirme qu'en ce qui concerne *Ou Bien?!* et *Le Renard sur la Lune*, cela relève du budget de communication d'UNIRESO. C'est pourquoi le budget communication des TPG est relativement modeste pour une entreprise de cette taille. Pour ce qui est des supports, il y a une proportion de surface allouée aux TPG sans qu'ils aient à payer TPG Publicité.

M. Stucki explique que, par conséquent, ils encaisseront une plus faible redevance de la part de TPG Publicité. Il précise par ailleurs que la part TPG versées au budget de communication d'UNIRESO se situe entre 700 000 F et 800 000 F.

### *Sous-traitance*

Une députée (Ve) demande comment s'opèrent leur choix de réallocation de certaines lignes en sous-traitance. M. Stucki explique que les TPG ont basé leur choix sur les emplacements disponibles pour le stationnement des véhicules. Les lignes V et Z qui circulent sur la rive droite bénéficient d'un dépôt provisoire à la Jonction. Il était donc approprié pour les TPG de reprendre la gestion de ces lignes en interne.

La députée souhaiterait savoir s'il s'agit d'un simple transfert pour les entreprises engagées. M. Stucki constate que les entreprises sont globalement gagnantes. Il remarque donc qu'il y a un intérêt de la sous-traitance pour un certain nombre de lignes.

M. Stucki ajoute que les entreprises sous-traitantes se posent beaucoup de question quant à la restriction de la sous-traitance à 10% de l'activité des TPG notamment sur la question du nettoyage qui fait toujours partie de ce contingent. Dire aujourd'hui que le nettoyage des véhicules fait partie des tâches de l'entreprise de transports n'est plus adapté, puisque ces tâches sont externalisées. M. Stucki souhaiterait que cette attribution soit corrigée, afin de libérer ce contingent pour la sous-traitance de lignes. Il y aurait en revanche des travaux d'entretien à intégrer dans le contingent. Il s'agit en effet de travaux que les TPG pourraient typiquement assumer, mais qu'ils sous-traitent par souci d'efficacité.

Un député (PLR) comprend que les TPG ont augmenté la sous-traitance de 3,3%. Il rappelle également la loi permettant aux TPG d'augmenter encore cette part jusqu'à 10%. Il souhaiterait donc savoir à combien s'élève ce pourcentage une fois les 3,3% intégrés aux 8% de sous-traitance actuelle. M. Vincent précise que le budget 2015 présente une part de sous-traitance égale à 8,4%. La loi dit aussi que pour la sous-traitance hors ligne transfrontalière et provisoire le maximum est de 4%, ce qui est respecté ici. Mme Frei affirme par ailleurs que les lignes qui peuvent être placées en sous-traitance ne sont toutefois pas innombrables. M. Stucki précise que, si l'on veut tendre l'année prochaine vers le scénario B du plan directeur, il faudra commencer par stabiliser l'offre au centre urbain et procéder à des améliorations, notamment sur les lignes de type suburbain. Or ces lignes sont

déjà en sous-traitance. Une amélioration de cette offre augmenterait la sous-traitance. Par conséquent, la réserve de sous-traitance est utile et nécessaire.

Une députée (Ve) demande si les trajets affectés en France voisine sont au même tarif. M. Stucki répond par la négative et explique qu'ils sont en euros.

### ***TPG Vélo***

Une députée (S) s'étonne que TPG Vélo ne fasse pas partie de la consolidation. Il lui semblait par ailleurs que dans le budget voté par le Grand Conseil il y avait une part de subvention cantonale à l'attention de TPG Vélo.

M. Vincent répond qu'il n'y a pas de subvention allouée en 2015 à TPG Vélo, car au moment de l'établissement du budget dans le courant de l'été 2014, ladite entreprise étant en sommeil, elle n'avait ni charge ni produit estimé pour l'année 2015. Elle ne pouvait donc avoir d'impact économique.

### ***TPG publicité***

Un député (S) demande des éclaircissements au sujet des charges d'exploitation de TPG Publicité. M. Vincent commente que l'impact des inter-compagnies est de 5,2 millions et explique qu'il s'agit du montant reversé par la société fille TPG Publicité à la société mère. C'est ce que l'on appelle la redevance TPG Publicité. Le montant de 118 000 en bas de la colonne correspond au résultat net de l'exercice de la société, sans la charge de 5,2 millions.

Le député demande ensuite sur les 7,2 millions de charges d'exploitation concerne uniquement les supports. M. Vincent précise que cela concerne d'une part la sous-traitance de l'affichage en lui-même, et d'autre part la charge de redevance payée aux TPG. Le député aimerait savoir si la part reversée aux TPG augmente dans le budget 2015 par rapport au budget 2014. M. Vincent confirme que la part a été augmentée de 0,5 million. Finalement, le député encourage les députés présents à faire pression dans leurs communes respectives pour augmenter les participations communales. A ce sujet, M. Stucki souligne que l'année 2015 est une bonne année pour solliciter TPG Publicité, en raison des campagnes municipales et fédérales. M. Favre explique finalement que M. Barthassat a demandé aux TPG d'évaluer les possibilités de maximiser les montants et redevances récupérées. Ils essaient de combler autant que faire se peut la surface libre, afin d'optimiser la communication.

## Discussion et vote

M. Favre explique que ce budget 2015 correspond à un *moment t*. En revanche, les présentations ont été claires et précises. Le rapport du Conseil d'Etat recommande l'approbation du budget.

Un député (PLR) souhaiterait placer l'accent sur deux éléments positifs. Le premier concerne le déficit du budget 2015 qui sera reproduit sur le budget 2016 et qui n'excédera pas le montant actuel. Le second réside dans le fait que les TPG œuvrent en vue d'une possible augmentation du prix du billet, ce à quoi l'on devra sans doute se résigner, quitte à ce que le Grand Conseil s'empare de la question. Augmenter le nombre de voyageurs est une mesure qui ne suffira pas, il faudra aussi remplir les caisses si l'on veut conserver un service de qualité. Il s'agit selon lui d'un augure positif après les deux votations populaires qu'il estime consternantes.

Une députée (Ve) fait part de son sentiment que l'exercice est artificiel, puisque le budget établi concerne une situation qui a évolué. Il est donc difficile à justifier et à comprendre. Au vu du budget, elle constate qu'il y a une baisse de l'offre et de la prestation. Cette baisse est regrettable, d'autant plus dans le cadre de l'introduction prochaine du CEVA et donc du déploiement de l'offre. Elle souligne néanmoins la forte volonté des TPG d'être partie prenante et de trouver les meilleures solutions possibles. Les Verts approuveront le rapport.

Suite à la déclaration de la députée (Ve), M. Favre précise qu'il s'agit d'un contrat de prestations avant-CEVA et que la réduction des prestations s'opère déjà depuis le 14 décembre 2014. Les prestations touchées pour le moment sont les fameuses prestations déficientes.

Une députée (S) juge également cet exercice artificiel. Son parti est principalement attaché à l'absence de licenciement et de baisse des offres. Ce rapport divers et le budget 2015 des TPG tel que présenté consacraient des baisses d'ETP, qui ne sont plus à l'ordre du jour. Ceci la pousserait à s'abstenir sur cette prise d'acte. Toutefois, les chiffres étant corrects d'un point de vue comptable, et ne voulant pas qu'une abstention soit interprétée comme un acte de défiance, elle déclare que les socialistes soutiendront ce rapport.

Un député (MCG) estime que les explications fournies ce soir étaient de bonne qualité, et que le rapport est de toute évidence sincère. Il est d'avis de prendre acte du déficit de 15 millions, et d'accepter ce rapport.

Un député (EAG) affirme qu'il n'est pas question d'approuver ou de réprover le budget, puisque ce dernier ne leur est transmis qu'à titre informatif. Il ne saisit donc pas la nature de l'exercice auquel la commission

se livre aujourd'hui. Le Président explique alors que le Grand Conseil a la possibilité de prendre acte ou non, voire de proposer une résolution de commission qui tendrait à modifier ce rapport. Le député (EAG) serait favorable à ce que la commission examine l'hypothèse d'une résolution autour de la problématique de ce rapport. S'il s'agit de donner un point de vue, il souhaiterait pouvoir faire des propositions concernant l'orientation qu'il entendrait suggérer. Une députée (Ve) est d'avis que la commission ne doit pas se substituer au conseil d'administration des TPG en se lançant dans un travail de refonte et modélisation du budget. Le député (EAG) précise que son intention n'est pas de bloquer les travaux de la commission sur cet objet mais simplement de rendre la commission attentive à son malaise vis-à-vis de la nature du vote sur la question.

Le Président met aux voix la prise d'acte du RD 1070 :

Pour : 13 (3 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 Ve, 3 S)

Contre : –

Abstention : 1 (1 EAG)

**La prise d'acte du RD 1070 est acceptée.**