

*Date de dépôt : 5 mars 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2019 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)**

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie le 12 février 2019 pour traiter le RD 1260.

Elle a siégé sous la présidence de M. Philippe Morel. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Garance Sallin.

Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont assisté aux débats de la commission : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur général, DI ; M<sup>me</sup> Marion Guillot, ingénieure à la direction des transports, DI ; M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, DI ; M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DI. Qu'ils soient remerciés pour leur participation aux travaux de la commission.

### **Présentation de M. Denis Berdoz et de M<sup>me</sup> Sophie Heurtault Malherbe**

M. Berdoz rappelle en premier lieu que l'année 2019 est une année charnière pour les TPG et la mobilité, notamment en termes de budget. Le contrat de prestations 2015-2018 vient de s'achever, le prochain contrat concernera 2020-2024 ; 2019 est donc une année de transition qui a fait l'objet d'un avenant au contrat de prestations 2015-2018 et d'un PFP (plan financier pluriannuel) spécifique. Les documents présentés se trouvent en annexe du RD 1260 (pages 12 à 18).

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique que la présentation va se concentrer sur les écarts entre le budget 2019 et le PFP 2019. Les écarts les plus significatifs se situent au niveau du revenu des transports : l'écart entre le PFP 2019 et le budget 2019 est une révision à la hausse des revenus de l'ordre de 3 millions. Les contributions de la Confédération augmentent de l'ordre d'un million de francs grâce à la refonte du réseau régional reconnu par l'OFT ; cela a permis de reconnaître trois lignes supplémentaires sur le réseau régional.

La différence dans les produits d'exploitation divers provient essentiellement d'une subvention de la Communauté européenne pour le projet Avenue qui concerne les véhicules autonomes.

Au niveau des charges, les gros postes de variation sont les frais de personnel et la sous-traitance du transport. Les charges financières sont en forte baisse : cela est dû au décalage de la recapitalisation de la caisse de prévoyance.

Un projet de loi avait été déposé mais son vote ayant été décalé, son entrée en vigueur se fera plus vraisemblablement en 2020. Il y avait des intérêts liés à la recapitalisation prévus dans le PFP qui ont donc été enlevés dans le budget 2019. Le résultat global de ce budget est conforme par rapport à ce qui avait été prévu au PFP : il y a un déficit de l'ordre de 4 millions de francs.

Il avait été convenu dans le PFP 2015-2018 de planifier des résultats déficitaires afin d'absorber des réserves qui avaient été engrangées par les TPG sur les deux précédents contrats de prestations. Il ne s'agit donc pas d'une mauvaise gestion mais d'une absorption des réserves.

Concernant la répartition des produits (revenus des transports, contributions, divers), c'est une structure stable sans évolution notable. Il en est de même pour la répartition des charges. On constate entre le PFP 2019 et le budget 2019 qu'il y a peu d'évolution sur les revenus des transports UNIRESO. Il y a eu un ajustement du budget des TPG après avoir constaté en 2017 une amélioration des revenus propres.

Les TPG maintiennent l'effort dans ce sens-là, avec par exemple les transports réservés (pour le Salon de l'auto, par exemple) en mettant en place une cellule business to business au sein de l'équipe marketing pour développer les ventes propres. Les autres produits du transport sont en augmentation de l'ordre de 400 000 F. Cela est lié aux contrôles en France, qui étaient auparavant effectués par le GLCT, et désormais par les TPG. Concernant les charges, la principale augmentation est due aux charges de personnel. Une soixantaine de postes supplémentaires ont été créés entre-temps, dont 41 postes à la conduite pour offrir une plus grande diversité de véhicules aux

conducteurs, dans le but d'améliorer leurs conditions de travail et de limiter l'absentéisme.

M. Berdoz précise qu'il s'agit d'un avantage tant pour les employés que pour l'entreprise. Pour celle-ci, cela offre plus de flexibilité.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe ajoute que l'indexation de 0,5% accordée en juillet 2018 porte ses pleins effets à partir du budget 2019. La variation entre le PFP 2019 et le budget 2019 de la sous-traitance de transports s'explique par deux éléments : la mise en sous-traitance de la ligne Z et l'effet de change des contrats avec le GLCT. Comme ceux-ci sont en euros et que le budget est en francs suisses, on observe une variation (avec les revenus également, car le GLCT est aussi facturé en euros).

On remarque aussi que les frais de communication et marketing ont une augmentation assez significative en 2019 : cela relève d'une volonté de communiquer sur le Léman Express et ses articulations avec le réseau TPG. Il est important de communiquer le plus en amont possible pour préparer les clients. Le budget des dotations aux amortissements a été revu à la baisse suite à un décalage de certains amortissements entre le PFP 2019 et le budget 2019.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe commente les graphiques. Sur celui de l'évolution des frais de personnel, il semble y avoir un pic en 2017, mais il est en fait assez faible (0,5%). Il est dû à un réajustement d'une provision pour les avantages postérieurs aux emplois pour les actifs, liée à l'application des normes IPSAS. Il s'agit d'une charge calculée et elle ne représente pas une évolution réelle des charges de personnel.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe précise aussi que sur la dernière ligne du graphique (slide 9), il s'agit du coût d'un effectif (y compris formation, frais de recrutement, etc.), pas d'un salaire moyen. On constate une corrélation entre l'évolution des produits et des charges. Enfin, concernant les indicateurs financiers du contrat de prestations, on relève qu'entre le PFP 2019 et le budget 2019 il y a eu une amélioration des ratios présentés (contributions cantonales, rapport coûts/offre, taux de couverture globale).

M. Berdoz précise que ces indicateurs sont de nature différente. Pour le taux de couverture, c'est une bonne nouvelle si sa courbe est croissante. A l'inverse, le taux de contributions cantonales baisse, mais cela représente une évolution positive.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que l'évolution des places/kilomètres représente l'évolution de l'offre. Il y avait eu une légère baisse en 2015-2016 due à la baisse des tarifs. On constate que depuis le PFP 2019 l'offre a repris une courbe de croissance. Par rapport au budget 2018, le réel sera probablement supérieur à ce qui a été budgétisé car il y a eu entre-temps le vote

du PL 12128. Au niveau des investissements, par rapport à ce qui avait été planifié, une dizaine de millions de moins sera dépensée. C'est notamment dû à des décalages sur l'achat de véhicules.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe précise que ce budget ne concerne pas le dépôt En Chardon, qui fait l'objet d'une loi ad hoc. Le budget global est très proche de ce qui avait été planifié. C'est un budget consolidé : il comprend le budget des TPG et de TP Pub.

Un commissaire (UDC) demande si les entrées de TPG Publicité sont stables.

M. Berdoz indique qu'il s'agit désormais de TP Publicité depuis que la filiale a gagné un marché sur les transports lausannois. La situation de TP Publicité pour le contrat lausannois est très difficile. Les revenus pour les TPG sont toujours dans le positif mais sont affaiblis à cause du cas lausannois.

Un commissaire (UDC) demande combien de provisions ont été dissoutes dans l'exercice.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe ne peut pas répondre pour 2019, mais explique que, pour fin 2017, le solde de provisions est de l'ordre de 12 millions de francs. Les réserves seront suffisantes pour absorber les déficits planifiés en 2018 et 2019. Pour 2018, le déficit planifié s'élève à 909 000 francs et pour 2019 à près de 4 millions. Il restera 8 millions de réserves à la fin de 2019.

Un commissaire (UDC) souhaiterait des précisions quant au projet de loi sur En Chardon.

M. Berdoz répond que le plan financier complet du dépôt En Chardon n'est pas intégré ici car il correspond à une autre loi.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe ajoute que des précisions seront apportées dans le cadre du PL 10834.

M. Berdoz confirme que le projet En Chardon est dans les budgets et dans les délais prévus (15 décembre).

Un commissaire (UDC) évoque les intérêts qui ont été retirés du budget en raison du décalage du vote d'un projet de loi. Il demande s'il y a quelque chose de prévu pour 2019 au niveau de la caisse de pension.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que ce sera en 2020, quand le prochain contrat de prestations sera présenté.

Un commissaire (PDC) demande quelle est la stratégie des TPG concernant la sous-traitance.

M. Berdoz répond qu'ils respectent la loi qui prévoit que la sous-traitance est possible sous réserve de ne pas dépasser le plafond de 10%. Ils se situent

actuellement autour de 9 et 9,5%. Ils travaillent de manière à ne pas dépasser ce plafond tout en en restant proches.

Un commissaire (PDC) demande quelle est la logique interne de l'entreprise vis-à-vis de la sous-traitance.

M. Berdoz répond qu'il s'agit d'utiliser la sous-traitance là où elle est la plus efficace, en particulier selon des critères géographiques : où se trouvent les dépôts, les lignes à desservir et les dépôts des sous-traitants. Une ligne à Meyrin sera attribuée à un sous-traitant dont les locaux se trouvent dans les zones Meyrin-Vernier. Le type de véhicules est aussi un critère : si la demande nécessite des véhicules de petite taille, ils vont se tourner vers des sous-traitants avec de tels véhicules.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur les slides 3 et 11. Il comprend que le taux de contributions cantonales de 54% affiché sur la slide 11 serait les 54% des 57% de la slide 3.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que ce n'est pas exactement le même type de calcul. Les 54% représentent les contributions cantonales. Les 57% incluent aussi les contributions de la Confédération, de la commune et du GLCT.

Un commissaire (PLR) demande des explications sur le ratio coûts/offre.

M. Berdoz répond que les coûts en francs représentent le financement nécessaire pour assurer l'offre, elle-même représentée en places/kilomètres. Un véhicule sur une ligne de 12 km avec 40 places propose une offre de 12 km x 40 places par trajet. Ce ratio montre le coût qu'il a fallu mettre par rapport au nombre de places/kilomètres.

Cet indicateur a baissé entre le PFP et le budget 2019 et c'est positif, car pour le même nombre de places/kilomètres, le coût est moindre.

Un commissaire (PLR) comprend que la situation était meilleure en 2015 qu'en 2019. Il demande quelle en est la raison.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique que le cas de 2015 est atypique et non celui des autres années. Le ratio coûts/offre en 2006 s'élevait à hauteur de 0,135. Celui de 2015 est très bas et a sensiblement augmenté dès 2017 en raison de la livraison de plusieurs trams. Il y avait à ce moment-là plus de trams que d'offre.

Un commissaire (PLR) demande s'ils visent un objectif particulier.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que l'objectif est fixé dans le plan financier. Il s'agit de rester dans ces chiffres-là, autour de 0,130.

Un commissaire (PLR) demande ce qu'est exactement le taux de couverture globale.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que le taux de couverture globale est le taux de couverture des charges des TPG par leurs propres revenus. Le ratio de contributions cantonales est la part des coûts couverts par des contributions.

M. Berdoz précise que le total ne donne pas 100%. Ce sont des indicateurs convenus entre l'Etat et les TPG au début du contrat de prestations. Ils ne s'appuient pas exactement sur les mêmes chiffres, il n'est donc pas possible de les additionner.

Un commissaire (PDC) demande pourquoi le ratio de contributions cantonales n'augmente pas, malgré le financement prévu par la loi 12128.

M. Berdoz répond qu'il y a une influence, mais que les recettes supplémentaires attendues améliorent la situation. Les TPG s'attendent à une augmentation de la fréquentation. Ils ont une politique de communication et de marketing ambitieuse, cela les amène à augmenter les recettes.

La prestation cantonale augmente, notamment en 2018, et les recettes augmentent aussi. Ces deux éléments influencent la courbe.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe précise comment ces indicateurs sont calculés : le ratio de contributions cantonales, ce sont les contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. Le taux de couverture globale, ce sont les produits propres des TPG par rapport à l'ensemble des charges.

Un commissaire (PDC) demande combien de francs l'effet de la loi 12128 représente en 2019.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que c'est de l'ordre de 15 millions de francs.

M. Berdoz indique que c'était déjà 9 millions en 2018. Ce qui a été voté en automne 2017 a porté ses fruits et a permis une augmentation quasi immédiate de l'offre. Il y a eu 3 étapes en 2018 : en avril, une augmentation de l'offre des trams, en août, de nouvelles lignes transfrontalières, et en décembre, une augmentation de l'offre des bus. Cette dernière étape n'a pas pu influencer les résultats de 2018, où 9 millions ont été utilisés.

Un commissaire (PDC) demande quel est le rapport entre l'augmentation de l'offre et l'augmentation du personnel.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que l'augmentation du personnel se fait à la fois pour absorber l'augmentation de l'offre mais aussi selon la politique de formation. Une grande partie de l'offre se fait sur les trams, qui nécessitent moins de conducteurs car ils peuvent accueillir plus de passagers.

Un commissaire (Ve) souhaiterait des précisions sur la communication autour du Léman Express.

M. Berdoz répond qu'il existe un groupe de travail piloté par le DI qui regroupe les différents acteurs et assure leur coordination. Il y a des ressources supplémentaires en 2019 pour la communication car le Léman Express aura des conséquences importantes sur le réseau TPG : 30 lignes se verront modifiées en tracés et en horaires pour être en coordination avec le Léman Express.

Il faut expliquer à la population que ces modes de transport sont plus efficaces lorsqu'ils sont combinés et qu'il s'agit d'une offre globale avec différents moyens physiques. Il ajoute qu'en décembre passé un premier événement lié au Léman Express a eu lieu : sur la rive droite, la cadence du Léman Express est au quart d'heure entre Coppet et Pont-Rouge. L'adaptation des horaires est déjà faite pour la rive droite et cela fonctionne bien, mais la population n'a pas encore compris qu'elle avait plus grand intérêt à prendre le bus puis le train plutôt que deux bus.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur l'augmentation de la subvention fédérale relative à trois nouvelles lignes.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que ce n'est pas l'ouverture de trois nouvelles lignes mais leur considération au réseau régional. Après discussion avec l'OFT, ils ont réussi à intégrer trois nouvelles lignes dans le réseau régional.

M. Berdoz ajoute que cela a permis de gagner un peu en subventions fédérales.

Un commissaire (UDC) aimerait en savoir plus sur la contribution de l'Union européenne qu'ils ont évoquée plus tôt.

M. Berdoz répond que cela concerne un projet de véhicules autonomes. L'innovation est la 3<sup>e</sup> priorité des TPG, après le bon fonctionnement quotidien du réseau et la planification à court terme ; de ce fait, ils ont procédé à l'expérimentation d'une ligne de véhicules autonomes dans la région de Meyrin depuis bientôt un an. Genève fait partie des pionniers dans ce domaine, son expertise a été reconnue par l'Office fédéral des routes. Ainsi, suite à l'appel à projets d'un concours européen sous l'égide de l'Université de Genève, 2 millions d'euros ont été alloués aux TPG pour mener à bien ce projet sur les véhicules autonomes (Projet Avenue).

Un commissaire (PLR) demande combien de temps nécessite la formation d'un chauffeur déjà expérimenté sur un nouveau type de véhicule, et souhaiterait des précisions sur les contributions des communes et les contributions de tiers qui ont augmenté d'une dizaine de pourcents.

M. Berdoz répond que la formation d'un nouveau conducteur, sans expérience, dure environ 3 mois. Il s'agit par ailleurs d'une formation reconnue

par le DIP et les TPG sont les seuls à disposer d'une formation officiellement reconnue. La formation d'un conducteur expérimenté sur un nouveau type de véhicule dure environ un mois.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe ajoute, concernant les contributions des communes et de tiers, que c'est l'effet du taux de change sur les contrats avec le GLCT. Le fait d'avoir plus de charges en sous-traitance est compensé par l'augmentation des revenus due à la facturation en euros des contrats du GLCT.

M. Berdoz précise que la facture du GLCT explique à elle seule la différence, car la partie du financement communal n'évolue pas. Les trois seules lignes (35, B et U) subventionnées en 2018 par les communes le sont également en 2019.

Une commissaire (Ve) les interroge sur les motivations de l'interface à Colovrex et leur demande s'il va y avoir des ajustements, compte tenu des réactions de la population.

M. Berdoz confirme que les habitants de la région vivent une expérience nouvelle, il y a eu des rencontres avec les élus des communes concernées pour discuter de la situation. La population continue à n'utiliser que le bus pour venir en ville et certaines personnes ne savaient pas que leur abonnement leur donnait autant accès au bus qu'au train. Il reste un effort de communication à faire. Il y a des aménagements en cours en concertation avec les communes, mais les arrêts dépendent des communes.

Un commissaire (PDC) mentionne les conclusions du rapport concernant 2020, qui indiquent que les TPG doivent assumer sans contribution de l'Etat la recapitalisation de la caisse de pension et les impacts financiers du protocole d'accord signé entre les TPG et les organisations syndicales, et que leurs revenus atteindront à peine le niveau de 2014. Il estime que ces éléments sont inquiétants pour l'avenir des TPG et se tourne vers le conseiller d'Etat.

M. Dal Busco propose d'en discuter après l'audition.

Un commissaire (Ve) trouve que l'information sur le site des TPG relativement à la tarification, aux zones et aux différents rabais est lacunaire.

M. Berdoz répond que la zone 10 concerne l'ensemble du canton et qu'il y a donc un tarif uniforme. On trouve des explications sur le site UNIRESO en ce qui concerne les zones situées en France.

Un commissaire (Ve) estime que les informations sur les réductions ne sont pas claires. Il demande si les réductions sont valables sur l'ensemble du réseau.

M. Berdoz répond qu'elles le sont seulement dans le canton.

Un commissaire (Ve) demande comment faire pour étendre ces rabais aux zones transfrontalières.

M. Favre répond que les tarifs à Genève sont parfois différents que dans le reste du pays. Il y a une harmonisation des catégories d'âge dans le cadre du projet de tarification multimodale régionale (TMR). L'abonnement général permettra d'aller en train jusqu'à Annemasse. D'autres questions de rabais et de zones sont en train d'être mises en place.

Un commissaire (PLR) demande combien de temps va durer le contrat avec les transports lausannois.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que ce sera jusqu'à fin 2021 s'il est mené à terme.

Un commissaire (PLR) demande dans quelle mesure les coûts d'exploitation relatifs au Léman Express vont augmenter pour les TPG.

M. Berdoz répond que, à part ponctuellement au niveau de la communication, la réorganisation ne va pas amener de surcoût parce que les lignes seront redéfinies et qu'ils s'attendent à une augmentation de la fréquentation.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe ajoute qu'il y aura une augmentation de l'offre mais qu'elle s'inscrit dans l'offre globale TPG. C'est dans ce contexte qu'il y a une augmentation des charges.

M. Favre précise que cela représente 6% d'offre en plus en 2020. Cela a tout de même un coût. La négociation du contrat des TPG est en cours, ils pourront en discuter une fois que le plan d'action des transports collectifs aura été adopté.

M. Berdoz ajoute qu'à offre constante, le Léman Express ne provoque pas de coûts supplémentaires, mais que la redéfinition de l'offre implique en effet des coûts supplémentaires.

M. Favre dit que le Léman Express entraîne des modifications comme le raccourcissement de certaines lignes. Cela permet des économies sur quelques points, mais la création de nouvelles lignes implique des coûts. L'augmentation de l'offre n'est pas seulement due au Léman Express : il y aura de nouveaux trams. Cela représente un certain nombre de coûts non couverts à assumer par la collectivité.

M. Dal Busco revient sur la question du commissaire PDC concernant la caisse de pension des TPG : le projet de loi est actuellement en commission des finances. Il estime que ce projet de loi mérite d'être approuvé par le parlement. Il a été convenu avec les TPG que l'entreprise assumerait le coût de cette réforme. Suite aux accords passés avec les syndicats, le Conseil d'Etat avait indiqué que l'entreprise devrait dégager dans son exploitation les marges nécessaires et suffisantes pour assumer les coûts qui y étaient liés.

M. Schrenzel ajoute que la recapitalisation se base sur le même schéma que celui proposé pour la CPEG : c'est un prêt simultané, avec la recapitalisation effectuée par les TPG puis simultanément un prêt de la fondation aux TPG. Le remboursement de ce prêt entraîne une augmentation de ce que doivent verser annuellement les TPG à la caisse de prévoyance. En fonction du montant de la recapitalisation déterminé sur la base des comptes précédant l'entrée en vigueur du projet de loi, ce montant additionnel versé par les TPG serait de l'ordre de 4 millions de francs.

Un commissaire (PLR) demande si le remboursement à terme est compris.

M. Schrenzel répond positivement. Le remboursement se fait sur 33 ans, maximum 40 ans.

Un commissaire (PDC) demande comment les TPG vont pouvoir absorber ces charges supplémentaires dès 2020.

M. Dal Busco répond que les règles de base ont été fixées et qu'ils attendent de voir de quelle manière les TPG élaborent leur budget. Il précise que pour l'instant, ils n'ont pas d'information sur le fait que le budget 2020 ne peut pas être bouclé. Il ajoute par ailleurs, relativement aux changements d'habitudes et aux réactions de la population vis-à-vis de cela, que c'est interpellant. L'unité tarifaire, par exemple, n'est pas connue du grand public. Il affirme qu'un grand travail de communication est à effectuer pour préparer la population au bouleversement du Léman Express.

Le président ajoute qu'il y a aussi des problèmes de guidage sur le terrain. La signalisation n'est peut-être pas optimale.

Le président met aux voix la proposition de prendre acte du rapport du Conseil d'Etat RD 1260 :

La proposition de prendre acte du rapport du Conseil d'Etat RD 1260 est acceptée par :

Oui : 14 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)

Non : -

Abstention : (1 MCG)

*La catégorie des extraits (III) est préavisée.*