

*Date de dépôt : 8 janvier 2019*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M. Pierre Vanek modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55) (Gratuité des usagers de moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau TPG)**

*Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)*

*Rapport de première minorité de M. Pierre Vanek (page 27)*

*Rapport de seconde minorité de M<sup>me</sup> Caroline Marti (page 33)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

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

Mesdames et

Messieurs les députés,

La commission des transports a traité le PL 10605-R lors des séances des 13, 20 et 27 juin 2017 et des 11 et 18 juin 2018, sous la présidence de MM. Bernhard Riedweg, Philippe Morel et Patrick Dimier.

Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Vanessa Agramunt et M. Vincent Moret. Qu'ils soient ici remerciés pour leur travail.

Assistaient nos travaux : M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat, DETA ; M. Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, Directeur des Transports, DETA ; M. Benoît Pavageau, Directeur des transports collectifs, DETA ; M. Alexandre Prina, Directeur de la planification au sein de la direction générale des transports du canton de Genève, DETA ; M<sup>me</sup> Marion Guillot, Ingénieure, DETA ; M. Rémi Wurtz, Ingénieur, DETA ; M. Guy Schrenzel, Secrétaire général adjoint, DI.

## Séance du 20 juin 2017

### Auditions de M<sup>me</sup> Hornung-Soukup et de MM. Berdoz, Dumont et Gessler

#### *Traitement conjoint du PL 12128 – de la M 2202-A – du PL 10605-R*

M. Berdoz rappelle que la position des TPG. Leur souhait de disposer de moyens leur permettant de développer l'offre dans toute la région. Ils ne prennent néanmoins pas position quant à la manière dont ces moyens doivent être trouvés.

Un commissaire (Ve) demande si les mesures de la M 2202-A sont susceptibles d'augmenter la fréquentation des TPG. Si ce n'est pas le cas, il aimerait savoir s'ils ont des mesures à proposer pour cela.

M. Berdoz affirme que ces mesures engendreront un manque à gagner. Si ces mesures incitent des personnes supplémentaires à prendre les transports à ces heures, il y aura effectivement un gain. Quoiqu'il en soit, l'élasticité à ce niveau est faible.

Un commissaire (Ve) demande s'ils prévoient de mettre d'autres mesures en place pour augmenter le taux de fréquentation durant les heures creuses. Les TPG ont réorganisé leur entité marketing-vente tout en procédant à quelques recrutements. Ils ont donc une force de frappe plus importante que par le passé. Mais en ce qui concerne la politique tarifaire UNIRESO, il faut que les trois acteurs soient d'accord.

Le commissaire vert a accepté de renvoyer le PL 10605-R en commission afin de régler les problèmes relatifs aux déplacements scolaires. Il demande si des mesures sont possibles et si elles seraient plus ciblées sur ce type de clientèle. Il indique finalement qu'il est possible d'utiliser les TPG une heure avant et une heure après une représentation au Grand Théâtre.

M. Gessler confirme qu'une telle offre existe avec le Grand Théâtre. Cette dernière est valable deux heures avant le début de la représentation et deux heures après la fin de celle-ci. C'est une mesure qui a pour but d'augmenter la fréquentation le soir. Une telle offre se fait en partenariat avec le Grand Théâtre. Il faut donc que le département concerné conclue un tel d'accord avec un partenaire.

Un commissaire (Ve) demande si les bus scolaires font partie du contrat de prestations.

M. Dumont répond positivement.

M. Favre ajoute qu'elles ne sont pas valorisées, ce qui signifie que c'est une prestation gratuite des TPG dans le cadre du contrat de prestations.

M. Pavageau ajoute également que le déficit de ces lignes est assumé par les TPG vu que la prestation n'est pas valorisée.

Un commissaire (Ve) aimerait avoir le prix de ces lignes.

M. Berdoz explique que l'homogénéité est importante. En Suisse, les enfants de moins de 6 ans ne paient rien. Entre 6 et 16 ans, les utilisateurs bénéficient d'un tarif junior. Il existe par ailleurs une règle nationale prévoyant que la tranche 6 – 25 ans bénéficie d'avantages. Les TPG appliquent toutes ces mesures. Il faut donc être attentif aux problèmes que cela pourrait causer si des mesures sont instaurées alors qu'elles ne correspondent pas à ce qui est prévu. Les propositions discutées ici ne correspondent pas à ce qui est prévu au niveau national. C'est problématique.

Un commissaire (Ve) explique que personne ne paierait ses titres de transport dans les bus scolaires selon une légende urbaine. Il demande si c'est vrai.

M. Berdoz ne connaît pas le taux de contrôle sur les lignes scolaires. Il regardera.

Une commissaire (S) demande si le PL 12128 permettrait de développer les prestations tel qu'il est rédigé.

M. Berdoz répond positivement.

Une commissaire (S) demande comment le ratio « places par kilomètres » (PK) est calculé. Elle demande également si ce calcul est fiable quant à un montant qu'il faudrait attribuer aux TPG.

M. Berdoz indique qu'il y a plusieurs indicateurs pour mesurer l'offre. Il y a le nombre de places / kilomètre offert. Cela correspond au nombre de kilomètres parcourus par chaque véhicule multiplié par le nombre de places offert par le moyen de transport (bus ou tram). Il est également possible de regarder le nombre de kilomètres parcourus.

L'évolution de ces deux indicateurs n'est pas la même. Ils ont réduit l'offre aussi bien en PK qu'en kilomètres. Cette baisse a néanmoins été plus marquée en kilomètres. Ce sont en particulier les trams qui ont fait l'objet d'optimisation. En réduisant le nombre de kilomètres parcourus par un tram, le nombre de PK réduits est un peu plus important.

Une commissaire (S) demande s'il est possible de calculer l'offre en termes de PK en 2014 afin de déterminer les montants de subventions nécessaires.

M. Berdoz répond positivement. Ils connaissent les données pour 2014 et peuvent ainsi chiffrer le coût d'une offre supplémentaire.

Un commissaire (PDC) demande si les TPG seraient prêts à faire une campagne de publicité à propos de l'invite de la M 2202-A.

M. Gessler confirme qu'UNIRESO est prêt à faire ce de type campagne. C'est quelque chose qui est à l'étude. Ils avaient bien noté la volonté de faire

de la publicité à ce niveau. Concernant le rabais famille, plus la promotion et la fréquentation augmentent, plus l'indemnité augmente. La carte junior et la carte enfant accompagné permettent à tout adulte de voyager gratuitement. UNIRESO est prêt à faire de la promotion pour ces articles qui sont reconnus sur le réseau TPG.

Un commissaire (PDC) demande s'ils ont déjà reçu des plaintes concernant le prix des abonnements pour les jeunes de moins de 18 ans ou s'il arrive que certaines personnes n'arrivent pas à payer ces abonnements.

M. Gessler n'a jamais entendu parler d'un tel cas.

Un commissaire (PDC) demande également s'il y a des jeunes qui ne prennent pas les TPG en raison du prix des abonnements.

M. Gessler répond négativement.

Un commissaire (PDC) demande s'il ne faudrait pas instaurer des tarifs cohérents vu qu'il y a une distorsion entre l'abonnement annuel et mensuel.

M. Berdoz indique que la direction TPG considère que la grille tarifaire des TPG manque de cohérence, notamment en raison de la distorsion entre l'abonnement mensuel et annuel. Elle est moins logique qu'elle ne devrait l'être. Un équilibrage serait judicieux.

Un commissaire (PDC) relève que les tarifs TPG sont les plus bas de Suisse. Il demande ainsi s'il ne faudrait pas faire de la publicité sur cette base.

M. Berdoz confirme qu'ils ont l'ambition de développer leur promotion commerciale tout en promouvant que les TPG proposent des prestations de qualité avec des tarifs bon marché. Ils entendent aussi faire cela auprès des entreprises.

Un commissaire (MCG) demande s'il y a déjà eu une réflexion en Suisse à propos d'une mesure telle que celle proposée par le PL 10605-R.

M. Berdoz n'a pas connaissance de telles mesures ailleurs en Suisse, ce qui ne veut pas dire qu'elles n'ont jamais été testées. Il rappelle qu'au niveau national, la règle est que les transports publics sont gratuits jusqu'à 6 ans et à prix réduit entre 6 et 16 ans.

Un commissaire (MCG) demande à quelles difficultés seraient confrontés les TPG si ce PL était voté, sans compter celles de nature financière.

M. Gessler indique qu'un nouveau paysage tarifaire suisse est à l'étude. Cela remettrait en question la participation d'UNIRESO dans ces projets car ils se dissocieraient drastiquement de ce qu'il se passe ailleurs en Suisse.

Un commissaire (MCG) demande ce qui changerait si ce PL prévoyait une telle mesure jusqu'à 25 ans, sans compter les aspects de nature financière.

M. Gessler ne voit pas d'obstacle technique. Néanmoins, le manque à gagner provenant des indemnités telles que celle de l'AG serait problématique.

Un commissaire (S) demande s'ils croient à l'argument du PL 10605-R évoquant l'effet incitatif sur les jeunes.

M. Berdoz explique que c'est délicat de répondre avec certitude à cette question. Il estime que les gens ne vont pas quitter leur vélo pour prendre le bus.

Un commissaire (S) demande si ce PL aurait un effet calmant, notamment en matière de gestion, vu qu'ils ont régulièrement été confrontés à des aléas financiers ces dernières années.

M. Berdoz explique que ce qui peut être fixé à moyen terme plutôt qu'à court terme permet de mieux travailler. Une stabilité des budgets ne poserait évidemment aucun problème. Les TPG peuvent s'adapter, réagir et ainsi fonctionner tel que c'est le cas maintenant. Le contrat de prestation fixe un cadre mais il serait certainement positif pour l'entreprise d'avoir un horizon un peu plus lointain.

Un commissaire (Ve) demande s'ils pourraient indiquer un montant concernant le complément de subvention l'art. 3A al. 5 du PL 12128.

M. Dumont dit qu'il peut calculer cela facilement mais ne peut pas répondre maintenant.

M. Berdoz relève qu'ils ont perdu 10 millions de recettes suite à la baisse des tarifs en 2014. L'ordre de grandeur se situe donc à ce niveau. Pour retrouver le niveau d'offre en 2014, il faudrait ajouter l'effet des différentes réductions effectuées depuis 2014. Le résultat serait ainsi un peu plus élevé que 10 millions.

Un commissaire (PLR) explique que le PL 12128 ne propose pas une hausse de l'offre mais en évite une baisse. Il demande si instaurer un mécanisme automatique de compensation n'équivaudrait pas à supprimer toute responsabilité de la direction des TPG.

M. Berdoz explique qu'ils doivent dans tous les cas négocier avec l'Etat afin de fixer le niveau des objectifs, que les moyens soient élevés ou faibles. C'est le but du contrat de prestations actuellement en vigueur ou du futur contrat de prestation. Il partage donc l'opinion selon laquelle il faut toujours du défi pour que les gens fournissent leurs meilleures prestations et il pense que cela peut se faire à travers le contrat de prestations.

Un commissaire (PLR) demande s'il serait possible de changer tous les arrêts fixes en arrêts sur demande.

M. Berdoz confirme que c'est possible. C'est quelque chose qui est à l'étude. Il est totalement possible de faire cela. Il faut simplement tenir compte du fait que les bus ne doivent être ni en retard ni en avance, ce qui peut être compliqué en campagne. C'est tout de même une piste d'économie qui est étudiée avec le département.

Un commissaire (UDC) explique que plusieurs personnes de cette commission ont assisté à une présentation d'EasyJet aujourd'hui. Les TPG maîtrisent bien les coûts d'exploitation. Il a néanmoins l'impression qu'il laisse au législateur les prérogatives du développement du réseau. Il estime que cela n'est pas satisfaisant. Il demande s'il ne serait pas intéressant de collaborer avec d'autres grandes entreprises afin d'étudier des possibilités d'économies. Il indique qu'une conférence mondiale à propos des transports publics a eu lieu à Montréal et demande si les TPG suivent ce genre d'évolution.

M. Berdoz indique que le développement du réseau n'appartient selon lui pas au législateur, mais un petit peu à la direction des TPG et de façon importante à la DGT. Concernant une collaboration avec les grandes entreprises, ils le font pour analyser les déplacements professionnels des employés et connaître leurs besoins en matière de transports. Concernant les développements à venir, il s'est rendu à Montréal et était fasciné par la vitesse à laquelle les transports publics se développent. La question des véhicules autonomes était abordée lors de ce grand meeting. Ils participent à ces évolutions avec d'autres opérateurs et avec certains fournisseurs.

Un commissaire (UDC) remarque que tous les instituts de droit public ont un contrat de prestations avec l'Etat, à l'instar des HUG. Néanmoins, il n'y a pas un tel report sur le législatif comme c'est le cas pour les TPG. Il demande s'il ne faudrait pas changer le contrat de prestations. Il pense que ce système n'est pas très satisfaisant.

M. Favre est surpris par ce discours. Tous les réseaux du monde fonctionnent de la même façon et sont ainsi subventionnés. Le taux de couverture peut être au mieux de 50%. Il ne s'agit donc pas d'une question de non-réactivité des TPG. Il n'y a rien de particulier pour les TPG. Il est logique que cette entreprise ne puisse pas être rentable. C'est pour cela qu'ils ont le monopole. Concernant la gouvernance, pas tous les établissements publics autonomes fonctionnent avec un Conseil d'administration. C'est un choix du législateur genevois. Concernant les tarifs, les TPG n'ont même pas le choix des recettes vu que les tarifs sont fixés dans la loi. Ils ne peuvent donc qu'exprimer leurs souhaits et le Conseil d'Etat doit ensuite déposer un projet de loi pour agir.

M<sup>me</sup> Hornung-Soukup ajoute que le Conseil élabore un plan avec une vision à 2030. Ils sont totalement conscients des changements qui ont lieu en matière de transports en général. Ils étudient toutes les possibilités. Le contrat de prestations stipule une obligation de développer les machines à tickets. Or entre 30% et 40% des billets sont vendus par SMS. Le contrat de prestations est donc déjà dépassé. Les choses bougent très vite.

Un commissaire (Ve) demande formellement des chiffres pour sa question à propos de l'art. 3A al. 5 relativement au niveau d'offre en 2014. Il demande ensuite s'ils sauraient comment développer l'offre dans le cas où le crédit supplémentaire serait voté.

M. Berdoz explique qu'ils ne pourraient pas développer une offre complémentaire avant les changements d'horaires en décembre. Il n'est pas possible de modifier tout cela sur un cap si court.

Un commissaire (Ve) demande si un déficit interviendrait obligatoirement dans le cas où l'ensemble des propositions étudiées par la commission seraient refusées.

M. Berdoz indique que l'exercice 2017 sera largement déficitaire. Les mesures d'économies permettront de faire un petit peu mieux que ce qui était prévu. Ce sont en tout cas les tendances qui se dessinent à mai 2017.

Un commissaire (PLR) a trois propositions d'économies et aimerait l'avis des TPG à ce propos : rétablir les zones tarifaires, augmenter les heures de conduite de 38 à 40 heures pour les nouveaux conducteurs et supprimer les rabais pour l'Etat, notamment ceux accordés au DIP.

M. Berdoz indique que ce sont des sujets abordés à l'interne des TPG avec le Conseil d'administration ainsi qu'avec le département. Concernant les zones tarifaires, il y a des possibilités à l'horizon de la mise en service du CEVA. Concernant les rabais au DIP, ils font effectivement certaines prestations à perte au DIP et il le laisse seul juge de cela. Concernant les horaires de travail, c'est un sujet très sensible notamment en vertu de la présence syndicale aux TPG. Les conditions de conduite se péjorant à Genève, il serait de ce fait difficile de demander aux chauffeurs de conduire plus longtemps.

Un commissaire (PLR) ainsi que son parti sont concernés par la situation des TPG suite aux baisses des tarifs. Ces solutions doivent être étudiées et il ne voit pas pourquoi la présence de syndicat les empêcherait d'avoir leur propre vision.

Un commissaire (S) demande à M<sup>me</sup> HORNUNG-SOUKUP son appréciation quant aux TPG et aux pistes qu'elle pourrait mettre en œuvre au sein des TPG.

M<sup>me</sup> Hornung-Soukup a été impressionnée par ce qu'elle a appris sur les TPG. Néanmoins, il y a des blocages et des lenteurs au sein de l'entreprise. Le Conseil d'administration fait un bon travail pour aborder certains rêves en matière de transports. Ils traitent également beaucoup le sujet des économies possibles. La décision du peuple genevois les a déçus. Ils gardent tout de même ces rêves en vue, comme par exemple la voiture du dernier kilomètre. Le TOSA est un projet très innovant. En voyant le développement du Grand Genève, notamment en relation avec le Léman Express, les TPG ont un très grand rôle à jouer pour multiplier les connexions.

M. Barthassat estime que le PL 12128 ne garantit pas la compensation financière vu que le Grand Conseil peut le refuser. La loi fédérale prévoit déjà passablement de mesures en cas de baisses des tarifs. Ce PL ne prévoit donc pas grand-chose si ce n'est la possibilité d'ouvrir la porte de la gratuité des transports publics.

M. Pavageau ajoute que les contrats de prestations avec les opérateurs contiennent d'ores et déjà des clauses en cas de baisse des tarifs. Ce PL formera donc un doublon.

Un commissaire (S) remarque que depuis 3 ans le Conseil d'Etat est mécontent des baisses de tarifs. Un tel projet de loi permettrait justement de compenser les baisses de tarifs et de ne plus causer de problèmes. Il faudrait simplement que le Grand Conseil accepte cela.

M. Barthassat relève qu'entre demander aux députés de voter cela et que le Grand Conseil le vote, une incertitude réside. Le Léman Express représentera 40 millions de coûts de plus donc il ne sera pas possible de toujours prendre ce qui est nécessaire dans les caisses.

Un commissaire (Ve) demande quelle marge de manœuvre a l'Etat par rapport aux factures d'UNIRESO suite aux non-augmentations de tarifs.

M. Pavageau indique qu'ils sont obligés de payer cela car c'est inscrit dans la loi fédérale. S'ils ne paient pas ce qui est dû, les CFF pourront les attaquer et l'OFT pourra retenir ce que Genève doit sur les prestations qu'elle reçoit. Cela n'est jamais arrivé en Suisse.

M. Barthassat ajoute qu'ils ne sont pas sûrs d'obtenir les subventions pour le Léman Express. Les 4,5 millions sont facturés à l'Etat et il faut les payer. Ce n'est pas un choix. Il a en même temps proposé d'imposer une task force aux TPG. Il présente demain les deux projets de loi au Conseil d'Etat. Certains estiment qu'ils doivent payer ce qui est nécessaire et demander aux TPG de rembourser. Il estime néanmoins que ce n'est pas aux TPG de payer cela.

M. Pavageau explique qu'un crédit supplémentaire de 4,5 millions sera présenté pour l'année 2017.

Une commissaire (S) ne comprend pas en quoi ce projet de loi est un doublon avec ce qui est déjà prévu par le droit fédéral.

M. Pavageau indique que le dispositif de compensation est déjà prévu par la loi. Néanmoins, rien ne dit ce qu'il faut faire de l'argent qui est versé en compensation aux opérateurs. Si le Grand Conseil ne vote pas les 4,5 millions supplémentaires, l'Etat devra payer et retirera 4,5 millions de prestations.

Une commissaire (S) conclut que c'est un doublon avec l'al. 2 du projet de loi et non pas avec les autres alinéas. Elle relève que certaines prestations sociales sont inscrites dans la loi et sont de ce fait votées par le Grand Conseil. Elle demande si le projet de loi qui sera apporté devant le Grand Conseil permettra de maintenir les prestations.

M. Pavageau répond positivement. La suspension des coupes sera maintenue. D'après leurs calculs, ils pourront fournir plus d'offre notamment pour les lignes express. Cela ne permettra néanmoins pas de revenir sur les coupes faites entre 2014 et 2016.

Une commissaire (S) demande quelle est leur proposition pour les prochaines années vu que ce crédit supplémentaire ne fait que boucher les trous.

M. Favre explique tout d'abord que certaines coupes ont pris la forme d'optimisations, ce qui n'a pas fait perdre de clients aux TPG. S'ils mettent en œuvre les coupes prévues cette année et l'année prochaine, cela fera beaucoup. En compensant les opérateurs à hauteur de 3% au niveau national, les problèmes seront résolus en 2017 et 2018. En 2019, il suffira de faire un avenant au contrat. Par la suite, le contrat de prestations 2020 – 2024 devra être travaillé avec attention. Ce contrat marquera notamment l'arrivée du Léman Express. Il faudra disposer d'environ 50 millions de francs supplémentaires. Les solutions actuelles concernent du court terme. Plein de petites mesures telles que les balisettes, les arrêts sur demande ou encore le recalibrage des feux auront permis d'améliorer les prestations des TPG jusqu'à la fin de ce contrat de prestations. Il faudra ensuite se concentrer sur le nouveau réseau. En effet, il faudra transporter les gens de gares en gares ou encore rabattre les lignes de campagne sur les gares.

Une commissaire (S) conclut qu'il n'y aura pas de coupes jusqu'en 2019.

M. Pavageau confirme que les coupes sont suspendues et que des améliorations seront mises en œuvre.

Un commissaire (PDC) a compris que M. Barthassat désire garder les prestations et les développer. Un projet de loi sera déposé par le Conseil d'Etat afin d'indemniser les opérateurs. Il a également compris que les prestations ne changeront pas en 2017 et en 2018. Des améliorations seront envisagées. Il

demande pourquoi le contrat de prestations suivant commencera en 2020 alors que celui-ci se terminera en 2018.

M. Favre indique qu'un avenant sera proposé afin de prolonger le contrat actuel et de caler le PATC avec l'arrivée du Léman Express. Il faudra simplement payer un petit supplément. Le gros changement arrivera lors du prochain contrat.

Un commissaire (PDC) demande ce que représentent les 40 à 50 millions.

M. Pavageau indique que ce montant représente le coût de fonctionnement de toutes les nouveautés, dont fait partie le Léman Express.

Un commissaire (S) indique que le PL 12128 n'exclut absolument pas une future hausse des tarifs. Il invite les députés à voter ce PL et à ne pas prendre le contrat de prestations 2020 – 2024 comme excuse. Il demande quand M. Barthassat compte introduire le financement des places de parking des deux-roues motorisés.

M. Favre transmettra la question.

Un commissaire (EAG) relève que les TPG disposent de biens-fonds dans le périmètre de la jonction. Il a relevé qu'un immeuble n'est pas rentabilisé car il est loué à l'Etat en dessous de sa valeur locative. Il aimerait en savoir plus à ce propos.

M. Favre dit qu'il faut transmettre cette question à M. Berdoz.

## **Séance du 27 juin 2017**

### **Auditions de M. Christophe Stucki, président des TPG, et M. Rémy Burri, responsable de la communauté tarifaire Unireso**

M. Barthassat a rencontré le Conseil d'administration lundi matin. Ils ont notamment parlé de la task force et de ce qui est actuellement traité par la Commission des transports. Tout le monde pense que le PL 12128 est dangereux relativement à la responsabilité. Ils pensent pouvoir trouver des économies de 2 millions en 2017 et de 3,5 millions en 2018. Il serait donc bien d'amender en plénière le PL de M. BUSCHBECK dont l'entrée en matière a été refusée par la Commission. Il faudrait ainsi combler ce qu'il manque par un amendement, soit 5,7 millions et 4,5 millions en 2018.

M. Pavageau rappelle ce que M. Burri détaillera plus tard. Le montant officiel demandé par UNIRESO est de F 4,5 millions en 2017 et F 4,8 millions en 2018. Ces montants sont répartis selon les clés de répartition entre les CFF, les TPG et les Mouettes. Ainsi, sur les F 4,5 millions demandés, environ F 4,2 millions seront affectés aux TPG. Il présente ensuite les montants totaux qui sont distribués aux TPG en tenant compte des propositions du commissaire

(Ve) et des économies proposées par les TPG. Ainsi, le montant alloué aux TPG en 2017 serait de F 223 961 394.- en 2017 et F 217 506 969.- en 2018.

Un commissaire (PLR) demande comment le département peut être sûr d'arriver à de telles économies en 2018.

M. Pavageau explique que cette proposition est issue du département ainsi que des TPG et de son Conseil d'administration. Ils sont arrivés à un montant qui est raisonnable. En effet, le département a légèrement ajusté à la baisse le montant des économies proposées par les TPG. A titre d'exemple, la publicité pour les producteurs locaux d'alcool sera désormais acceptée, ce qui rapportera environ F 100 000.- en 2017 et F 400 000.- en 2018.

Un commissaire (PLR) le remercie pour ces explications mais estime que ces propositions relèvent un peu de la voltige.

M. Barthassat explique que le Conseil d'administration pensait pouvoir faire des économies supérieures à F 2 millions et F 3,5 millions en, respectivement, 2017 et 2018. Ils leur ont demandé de présenter un projet d'économies solide et ont ainsi ajusté les montants à ce qui est présenté ici. Cette proposition devrait satisfaire tout le monde et évitera de tout prendre dans les caisses de l'Etat.

M. Pavageau ajoute qu'une décision du Grand Conseil arrivera au plus tôt en septembre. L'objectif fixé avec les TPG est de ne pas appliquer les coupes qui étaient prévues dans le contrat. En 2018, suite au vote du Grand Conseil en septembre 2017, ils auront le temps d'étudier au franc près ce qui a été voté et d'éventuellement mettre en place de l'offre supplémentaire, comme l'extension de la ligne 22.

Un commissaire (PLR) demande comment il est possible d'économiser F 2 millions en 2017 alors que ces dernières n'auront commencé qu'en juin 2017.

M. Pavageau revient sur l'exemple pour la publicité. Il indique que TPub estime des recettes supplémentaires de l'ordre de F 100 000.- d'ici à la fin de l'année. Ce montant sera de F 400 000.- en 2018.

Un commissaire (PLR) rétorque que les TPG auraient pu économiser F 4 millions à la place de F 2 millions si ces économies avaient été entamées début 2017.

M. Barthassat indique qu'ils ont attendu la votation. Il ajoute qu'il ne sera pas possible de continuer ainsi pendant des années car ils ont été fouiller dans tous les coins pour trouver ces économies.

Une commissaire (S) demande si les économies prévues en 2017 sont liées à la publicité.

M. Pavageau répond négativement. Il y aura d'autres mesures. Il n'y aura plus de systématisation des bornes d'arrêts voyageurs aux arrêts peu fréquentés. C'est F 50 000.- d'économies en 2017. Des arrêts à la demande seront mis en place ce qui fait qu'un peu de vitesse commerciale sera ainsi gagnée. Ce sera F 200 000.- d'économies en 2017 et F 400 000.- en 2018.

Une commissaire (S) demande si des économies touchent aux conditions de travail des employés.

M. Pavageau répond négativement. En 2016, les TPG ont atteint un pic d'absentéisme et ce dernier a diminué de 0,4% depuis le début de l'année. Une telle diminution, quoiqu'infime à première vue, permet d'économiser beaucoup d'argent.

Une commissaire (S) relève que M. Barthassat affirmait que le projet de loi du parti socialiste ne plaisait pas. Elle demande à qui le PL 12128 ne plaît pas, à part au département, vu que les TPG ont affirmé avoir besoin de moyens financiers et ne se sont pas prononcés quant à la façon de trouver ces mannes.

M. Barthassat affirme qu'ils ne se sont pas prononcés car les mesures se discutent avec le département, la DGT et le Conseil d'administration. Ce dernier est représenté par des fractions politiques. Il n'est pas possible de combler un trou avec la caisse de l'Etat dès qu'il manque de l'argent. Avec les mesures proposées, ils donnent l'image d'avoir été chercher plus loin pour trouver des économies. Cette image sera très importante pour la suite. Il faut impérativement y mettre du sien et c'est ce que feront les TPG. Il est possible d'arriver à fonctionner ainsi pour le moment. A titre personnel, il pourrait égoïstement décider de demander plus d'argent au Grand Conseil. Néanmoins, ce n'est pas la bonne solution et il invite les députés à trouver la bonne solution à travers ce qui est proposé ici.

M. Stucki aborde le PL 12128. Il informe les députés que la LTV prévoit d'ores et déjà à son article 28 un mécanisme de compensation. C'est un article essentiel pour les opérateurs. Si une communauté tarifaire propose une augmentation tarifaire et que cette dernière est refusée, le manque à gagner est supporté par les collectivités. En effet, l'article 28 prévoit que les opérateurs, respectivement la communauté tarifaire, doivent recevoir ce qu'ils auraient reçu avec l'augmentation tarifaire. La LRTP prévoit une harmonisation des prestations à son article 3. Cette loi permet d'appliquer l'article 28 LTV. L'article 6 du Contrat de prestations entre UNIRESO et l'Etat traite des tarifs et prévoit également un mécanisme de compensation en cas de refus d'augmentation des tarifs.

Ils ont envoyé une lettre à M. Barthassat le 2 juin 2017 suite à la votation et ont rappelé ce qui vient d'être présenté. Ainsi, ils ont réclamé un montant de

F 4 533 270.- pour 2017 et F 4 610 396.- pour 2018. Ils ont proposé une modification du plan financier quadriennal en ajoutant l'indemnité pour perte de recettes induite pour la communauté tarifaire intégrale. Le département a élaboré un PL et l'a présenté au Conseil d'Etat. Néanmoins, ce dernier l'a refusé. Il estime que ce PL est parfait car il répond à toutes les exigences légales et réglementaires.

Il faut le voter. Il y a 3 ans, les TPG ont proposé entre F 8 et 9 millions de compensation suite à l'IN 146, ce qui a été intégré dans le plan financier quadriennal. Néanmoins, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont plafonné la subvention des TPG. Ainsi, la compensation n'a pas pu être versée totalement, ce qui a engendré des baisses de prestations.

Un commissaire (S) demande ce qu'il se passe si l'Etat ne paie pas F 4,5 millions aux opérateurs.

M. Stucki répond que l'OFT interviendra et qu'ils n'auront rien besoin de faire.

Un commissaire (S) demande si UNIRESO est membre de la Commission qui décide des hausses de tarifs au niveau fédéral.

M. Stucki explique qu'une hausse générale s'applique à la communauté tarifaire nationale. Les communautés régionales ne sont pas obligatoirement soumises à ces hausses. Néanmoins, dans le contrat de base, un article prévoit que, lorsqu'une hausse est proposée au niveau national pour le service direct, il faut en général l'appliquer dans les communautés. Il y a donc toujours des communautés qui appliquent en totalité la hausse et d'autres qui ne le font pas. L'année dernière, Genève est allé au-delà de la hausse de 3% au niveau fédéral vu que cette dernière était de 5%. Il faut donc en principe suivre les augmentations nationales. Il indique que M. Joye, directeur des TL, et M. Ducroz, directeur des TPF, représentent les intérêts romands dans cette commission.

Un commissaire (PDC) relève que l'indemnité à UNIRESO court depuis 2015, jusqu'en 2018. Vraisemblablement, cette indemnité n'a pas été versée à UNIRESO.

M. Stucki explique que ce montant n'est pas versé à UNIRESO mais directement aux opérateurs. L'Etat a plafonné la subvention attribuée aux TPG, ce qui n'est pas le cas pour les CFF et les Mouettes. La compensation n'a donc pas été versée complètement aux TPG à cause de cela.

M. Pavageau ajoute qu'ils auraient dû verser F 215 millions au lieu de F 210 millions. Ils ont décidé de continuer à donner 210 millions tout en leur demandant de réduire F 5 millions de prestations. Pour ce nouveau dédommagement, ils ne comptent pas appliquer cette méthode.

Une commissaire (S) relève qu'elle est favorable au projet de loi de M. Barthassat. Elle demande ce qu'il pense du PL 12128.

M. Burri relève qu'il existe d'ores et déjà tout ce qu'il faut. Il ne faut rien inventer de plus. L'art. 28 LTV est largement suffisant.

Le problème à Genève est que les TPG appartiennent à l'Etat. Ce dernier fait donc ce qu'il veut avec des TPG. Tout cela n'a rien à voir avec UNIRESO.

Une commissaire (S) relève néanmoins que ces compensations peuvent être négatives. C'est ce que les auteurs de ce projet de loi veulent éviter.

M. Burri rétorque que ce projet de loi contient un effet pervers. Il est toujours nécessaire de pouvoir discuter et négocier avec les opérateurs dans chaque situation. Un automatisme créera des problèmes et embarrasse UNIRESO quant aux tarifs allant au-delà de Genève. En gardant un tarif volontairement bas, le saut tarifaire est important en changeant de canton. Les constructions tarifaires du niveau national sont imbriquées et Genève est montrée du doigt quant à cette non-harmonisation.

Une commissaire (S) indique que la population ne veut pas d'augmentation des tarifs. Elle aimerait savoir ce qu'ils feraient.

M. Stucki affirme qu'il faut justement payer les 4,5 millions.

Une commissaire (S) rétorque que c'est une solution provisoire.

M. Stucki affirme que ce n'est pas le cas.

M. Burri ajoute que le mécanisme ne change pas : l'offre est couverte soit par la subvention, soit par des recettes supplémentaires. Si le peuple ne veut pas d'augmentation tarifaire, UNIRESO écrit au Conseil d'Etat en lui demandant de compenser.

Une commissaire (S) demande si une incertitude est créée pour les opérateurs vu que la question des tarifs peut régulièrement passer par le peuple.

M. Stucki répond négativement. Le système en Suisse marche bien, notamment grâce aux contrats de prestations pluriannuels. En principe, une fois qu'un tel contrat a été voté, l'affaire est en marche. Cela fonctionne assez bien à Genève.

Une commissaire (S) estime plutôt que la situation a changé et que le peuple ne veut pas d'augmentation des tarifs.

M. Stucki répond qu'il faut dans ce cas augmenter ce qui est distribué aux TPG dans la subvention de base. Il ne faut pas instaurer un mécanisme automatique. Il a l'impression qu'elle se méfie du fait qu'UNIRESO ne demandera pas l'argent nécessaire à l'Etat. Il faut pouvoir discuter de chaque situation, ce qu'un mécanisme automatique ne permettrait pas.

Un commissaire (PLR) est stupéfait d'entendre le parti socialiste reprocher de devoir passer devant le peuple lors de chaque modification tarifaire alors que c'est ce qui a été voulu. Il est disposé à passer chaque année devant le peuple. Vu tout ce qui a été dit maintenant, il demande s'il est possible de conclure que le PL 12128 est inutile.

M. Stucki relève que le fond de ce projet de loi est intéressant. Néanmoins, au niveau contractuel et légal, il y a d'ores et déjà tout ce qu'il faut. Il faut laisser travailler les entreprises, les communautés tarifaires ainsi que l'Etat.

Un commissaire (S) n'est pas d'accord avec M. Stucki. En effet, il manque une pleine compensation financière vu que la dernière compensation est intervenue sous forme de baisse d'offre. C'est justement ce que le PL 12128 vise à rectifier.

M. Stucki rétorque que ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Ce n'est pas le mécanisme national prévu. C'est l'Etat qui doit décider ce qu'il veut faire de l'offre dans le canton.

Un commissaire (S) veut justement forcer l'Etat à augmenter l'offre.

M. Stucki indique que cela ne doit pas se faire ainsi. En plus de cela, ils ne doivent pas impliquer UNIRESO là-dedans.

Une commissaire (S) résume que les articles 28 LTV et 6 du contrat de prestations sont suffisants selon M. Stucki. A leur sens, il faut une augmentation de l'offre des TPG. Vu qu'il affirme qu'il ne faut pas faire cela à travers UNIRESO, il faudrait donc toujours débattre des différentes situations au Grand Conseil. Elle aimerait justement éviter de faire cela au cas par cas.

M. Stucki répète que certains estimaient que la baisse des tarifs en 2014 augmenterait les recettes. C'était totalement faux, il l'avait prévenu. Le système genevois est bon et UNIRESO demeure persuadé qu'il faut améliorer l'offre des TPG pour accueillir l'arrivée du Léman Express. Pour que l'offre se développe, il faut de ce fait travailler avec le contrat de prestations. Si l'Etat fait cela avec Genève, il n'y aura aucun problème.

Un commissaire (S) estime qu'une compensation en nature tord la lettre et l'esprit de l'art. 4 LTV. Il trouve surprenant de pouvoir compenser en nature à la place de compenser de façon pécuniaire. Selon lui, supporter des coûts implique un versement d'argent. Ce qui a été fait ne répond donc pas à l'esprit et à la lettre de la loi fédérale.

M. Stucki affirme qu'il faut faire confiance à M. Barthassat car son projet de loi est parfait.

M. Burri relève que le terme « planifié » concerne l'offre sur laquelle se mettent d'accord les autorités organisatrices et les opérateurs. Dès le moment

où il n'y a pas plus d'argent dans les tarifs et qu'ils sont d'accord de diminuer l'offre, ils sont ainsi d'accord sur l'offre planifiée.

La question du commissaire EAG n'est pas anodine. Ce qui ne serait pas juste, ce serait de maintenir l'offre sans verser l'argent escompté.

M. Pavageau ajoute que si l'offre initialement planifiée avait été maintenue les mêmes prestations, les TPG auraient perdu F 10 millions de plus chaque année et n'auraient ainsi plus de fonds propres.

Un commissaire (EAG) estime que le terme « planifié » s'applique avant la commande. L'interprétation qui vient d'être apportée dispense clairement le canton de remplir ses obligations. Il maintient son soutien au projet de loi déposé.

M. Burri ajoute que l'IN-146 est bien tombée par rapport aux négociations concernant le contrat de prestations. En effet, ils ont pu prévoir cette situation et travailler sur deux PFP.

Un commissaire (PLR) relève que l'automaticité est déjà dans la loi. Le problème est que l'argent à verser doit être voté par le Grand Conseil. Si cela est refusé, il reste le référendum. Si ce dernier ne passe pas, une baisse des prestations est nécessaire. Le fait d'avoir accepté l'IN-146 est freiné car la responsabilité est passée du Conseil d'Etat au Grand Conseil. Cette situation a été voulue autant que la baisse des tarifs. Il entend bien ceux qui veulent respecter la volonté du peuple, mais il faut dans ce cas respecter toute la volonté du peuple.

Le président invite les députés à passer à la motion.

M. Burri dit que la M 2202-A traite d'un sujet récurrent. Ils ont toujours été favorables à promouvoir différentes offres, tant locales que nationales. A Genève, 100 000 personnes ont l'abonnement demi-tarif. C'est un taux assez impressionnant. Il y a 24 000 cartes junior et cartes accompagnant. La carte accompagnant peut aussi bien concerner un parent et son enfant qu'une fille au pair et l'enfant qu'elle garde. En plus de cela, cette dernière carte coûte F 30.-. En termes de communication UNIRESO, ils peuvent faire de la publicité sur le journal « Ou bien ? ! » et sur le site UNIRESO. Ils sont également en contact avec le marketing du service direct.

En plus de tout cela, il y a un nouvel élan grâce à une application. Il a déjà entendu des personnes se plaindre du manque d'activité entrepreneuriale d'UNIRESO alors que leurs compétences s'arrêtent aux tarifs et ne concernent pas les ventes. Ils ont tout de même une certaine activité en la matière. Ils ont reçu deux amendements. Celui des Verts spécifie les promotions. La compensation est estimée à plus de F 4 millions. L'amendement d'EAG

reprend la même première invite que les Verts et ajoute la gratuité pour les moins de 18 ans.

Les pertes escomptées sont de F 18,4 millions. L'amendement du commissaire socialiste une compensation automatique de ces rabais. Le PL 10605-R entre dans le même ordre d'idée que la M 2202-A. Il est nécessaire que chaque personne ait un titre de transport, même si elle voyage gratuitement. Le coût de ce PL est de 16,2 millions. UNIRESO a fait une étude de marché au mois de janvier. Les premières attentes des personnes interrogées concernent les performances et les fréquences. Les prix arrivent en troisième position.

Un commissaire (S) n'a pas compris la coordination entre UNIRESO et les autres opérateurs. Il a certains doutes quant à l'efficacité du journal « Ou bien ? ! » Il demande pourquoi certains opérateurs demeurent plutôt réticents à mettre certaines offres en avant.

M. Burri estime que les opérateurs ne sont désormais plus réticents à faire cela. La compensation pour reconnaître les tarifs réduits tourne entre F 1,5 et 2 millions. Le rabais offert va au-delà de ce qui est reçu par la manne fédérale. Cette dernière est déterminée en fonction des ventes au tarif réduit. Ils sont en négociation avec le service direct car ils vont au-delà concernant les ventes. Cette frilosité est un peu dépassée. Elle a notamment été générée par la non-augmentation tarifaire en 2014. Concernant le magazine « Ou bien ? ! », ils avaient également l'impression que ce dernier était peu lu. Néanmoins, ils ont fait une étude et ont constaté qu'il était beaucoup lu, partagé et apprécié. Concernant la problématique entre le service direct et les ventes, l'abonnement demi-tarif et la carte junior ne sont pas des offres UNIRESO. Les TPG ne les vendent pas mais les CFF les vendent. C'était donc difficile de convaincre les CFF de faire des actions locales.

Un commissaire (PDC) relève que l'objectif des auteurs de cette motion est de remplir les véhicules le soir et les week-ends. Il demande s'il est possible d'atteindre cet objectif de par une meilleure communication.

M. Stucki répond positivement.

Un commissaire (S) demande s'ils ont des chiffres à propos des abonnements demi-tarif vendus.

M. Stucki dit que ce chiffre a doublé depuis quelques années

Un commissaire (S) indique, concernant la carte junior et la carte accompagnant, qu'il n'a jamais vu une seule publicité pour cela. Il estime qu'il faudrait faire une campagne d'affichage. Il y a beaucoup d'abonnements mensuels et annuels vendus et il trouve qu'un petit flyer n'est pas donné lors de chacune de ces ventes.

Un commissaire (PLR) demande si le coût de la gratuité jusqu'à 18 ans inclut le coût de la surutilisation.

M. Stucki répond négativement.

Un commissaire (PLR) conclut qu'un coût supplémentaire sera engendré par la surutilisation.

M. Burri ajoute que ce calcul ne concerne que la vente.

Un commissaire (UDC) demande comment expliquer que l'abonnement demi-tarif n'a pas eu de succès à Genève.

M. Stucki affirme qu'il ne faut pas voir cela comme un manque de succès. Concernant la densité de personnes possédant un abonnement mensuel ou annuel, Genève est en deuxième position, après Bâle. La clientèle est très fidèle.

M. Pavageau ajoute que la carte demi-tarif n'a aucune influence sur le tarif de l'abonnement annuel des TPG. Cet écart s'explique par l'usage distinct au niveau du transport.

Un commissaire (Ve) dit que cette motion concerne toutes les personnes qui n'ont pas d'abonnements. La part des personnes utilisant les transports publics pour les loisirs est de 15%. Les deux propositions s'adressent justement à des gens qui n'ont pas d'abonnement. Une famille avec 3 enfants qui n'a aucun abonnement doit payer environ 25 francs pour faire un trajet aller-retour en transports publics. Il demande combien de nouveaux utilisateurs pourraient être escomptés avec une telle mesure. Il trouve peu entrepreneurial de procéder à un calcul qui ne contient que les pertes et non pas les nouvelles recettes. Il demande donc comment ce calcul a été fait.

M. Burri répond qu'il n'a pas été tenu compte d'élasticité. Lorsqu'une famille de 3 ou 4 personnes doit se déplacer, elle ne va pas immédiatement penser à se déplacer en transports publics pour des raisons pratiques.

Un commissaire (Ve) estime que ces calculs sont farfelus.

M. Stucki estime qu'en poussant des offres de ce type, il n'y a que très peu de succès au début. Ce qui a été prévu par le calcul est juste. Une telle mesure peut devenir un succès, mais il faut tout d'abord un investissement des collectivités au départ. Il n'est pas possible de compter dès le début sur un succès d'une telle mesure. Ce n'est pas grâce à une action de ce type qu'un ou deux millions de francs vont directement entrer dans les caisses.

M. Pavageau ajoute qu'il est difficile de faire comprendre aux gens la différence entre le coût réel de l'utilisation de la voiture et le coût du parking. Beaucoup de personnes ne pensent qu'à ce dernier coût lorsqu'ils font des déplacements.

Un commissaire (Ve) résume qu'un calcul prévisionnel n'a pas été fait. Le déficit est un calcul théorique de ce qui serait perdu aujourd'hui.

Un commissaire (PLR) demande quel est le coût d'une campagne publicitaire.

M. Burri affirme qu'une bonne campagne de communication coûte F 100 000.-. Il explique ensuite au commissaire vert qu'il n'est pas juste de se baser uniquement sur la clientèle de loisir. En effet, cette dernière clientèle est aussi parfois composée de pendulaires qui font de temps en temps des déplacements à titre privé. En se focalisant sur la clientèle loisir, il oublie de ce fait qu'une partie est déjà abonnée.

Un commissaire (PDC) aimerait obtenir quelques précisions concernant la décision du Conseil d'Etat sur les économies de 5%.

M. Pavageau explique que cela ne concerne que le personnel administratif des TPG. Ces derniers doivent donc faire une économie de 5% de cette masse salariale entre 2016 et 2018.

Un commissaire (PDC) demande si c'est compris dans le contrat de prestations.

M. Pavageau indique que cela a été discuté pendant le contrat de prestations. Il faudra donc intégrer cette décision par un avenant.

Un commissaire (PDC) a compris qu'il a été renoncé à toute réduction de prestation en 2017. Il demande s'il y aura de nouvelles prestations.

Pavageau confirme qu'ils avaient prévu de renforcer ponctuellement les lignes expresses et les offres de trams.

Un commissaire (PDC) dit que le PDC serait favorable à amender le projet de loi des verts en séance plénière.

Un commissaire (S) demande si les supports invendus de publicité peuvent être utilisés par UNIRESO ou les TPG à un prix avantageux.

M. Pavageau confirme que TPub met à disposition gracieusement les supports-écrans dans les trams. Le seul coût et la confection du petit film.

Un commissaire (S) les encourage à faire cela.

Un commissaire (PLR) pense que le refus de la publicité pour l'alcool avait été pris par le Grand Conseil.

M. Pavageau affirme que la législation fédérale autorise cela.

Un commissaire (UDC) estime qu'il serait plus sage de prendre à leur compte le projet avorté de M. Barthassat.

M. Barthassat dit qu'il n'est pas possible de leur transmettre le projet de loi qu'il a proposé au Conseil d'Etat.

### Séance du 29 août 2017

Le président demande à la Commission s'ils souhaitent auditionner encore d'autres intervenants. Cela n'est pas le cas, c'est pourquoi le président propose de traiter les objets indépendamment l'un de l'autre car ce sont des sujets différents même s'ils concernent les tarifs TPG.

#### *Le président met aux voix la proposition de geler le PL 10605-R-B.*

Pour :	<b>13</b> (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG).
Contre :	<b>2</b> (1 Ve, 1 MCG)
Abstention :	<b>0</b>

#### *Le gel du PL 10605-R-B est accepté.*

### Séance du 18 septembre 2018

Un commissaire (EAG) indique que M. Cerutti n'est plus signataire de ce projet de loi. Ce projet avait été traité en commission et ensuite renvoyé par la plénière en commission. Il était ensuite revenu en plénière. Cette dernière avait renvoyé une deuxième fois ce projet de loi en commission. Il a ensuite fait l'objet d'un traitement relativement complet avec un rapport de majorité de M. Riedweg et des rapports de minorité de M<sup>me</sup> Marti et lui-même. Ces documents étaient arrivés en plénière. Pour différentes raisons, il a fait l'objet d'une demande de renvoi en commission. A l'époque, il était opposé au renvoi car ce dernier avait été suffisamment étudié. Il estime de ce fait toujours que le travail a été fait correctement. Il n'est pas demandeur d'une réouverture de ce débat. Il pourrait paraphraser son rapport de minorité, réexpliquer son intérêt, les motifs qui le justifient, mais tout cela se trouve déjà dans son rapport qui est à disposition des députés.

M. Dal Busco indique tout d'abord qu'il estime également que le travail a été fait et qu'il n'est pas nécessaire de rouvrir le débat.

Cela même si des événements récents ainsi que des événements futurs, comme par l'exemple l'arrivée du Léman Express, vont changer la donne. Tout cela sera concrétisé dans le PATC 2024 qui est en cours de consultation avec les communes. Il sera adopté par le Conseil d'Etat cet automne. Ce sera l'occasion de voir l'effort que le Conseil d'Etat propose de faire. Il estime que cela occasionnera un changement de paradigme. La planification provisoire inscrite dans le PLG prévoit une augmentation du total des indemnités de

l'ordre de F 17 millions en 2019, de F 40 millions en 2020 et de F 63 millions en 2024. Il s'agit d'une réalité, les coûts et l'offre vont augmenter. Il aimerait également bien que les recettes augmentent.

Or, suite à différentes décisions démocratiques, ces dernières ont baissé. Les initiants imaginaient qu'en baissant les tarifs, la fréquentation ainsi que les recettes augmenteraient. Or, le constat est que les recettes ont drastiquement baissé. En comparant l'exercice à fin 2017 avec 2014, les recettes ont baissé de F 7 millions. L'augmentation de la fréquentation est faible et surtout corrélée à l'augmentation démographique plus qu'à l'effet prétendument positif de la baisse des tarifs.

Entre-temps, le Grand Conseil a voté, suite à cette baisse des tarifs, le principe d'une correction automatique afin d'équilibrer le manque à gagner des opérateurs pour maintenir l'offre. Non seulement cette offre est maintenue, mais en plus cette dernière va s'accroître de façon spectaculaire. Il n'y a pas de raison d'aller dans le sens de ce projet de loi, qui aurait pour effet une augmentation des contributions cantonales de l'ordre de F 16,5 millions de francs qui viendraient s'ajouter aux F 63 millions liés à l'augmentation de l'offre à l'horizon du PATC.

En conclusion, le Conseil d'Etat estime que les tarifs sont attractifs, que l'offre va augmenter de façon considérable, qu'il n'y a pas de corrélation entre l'augmentation de la fréquentation et la baisse des prix mais que la qualité de l'offre engendre une augmentation de la fréquentation. Ce projet de loi viendrait enrayer cette mécanique. Ils sont certains que renoncer à des recettes de cette importance n'atteindrait pas son objectif et viendrait accroître les problèmes budgétaires de façon considérable. C'est donc à leur sens une très mauvaise idée.

Un commissaire (Ve) rappelle que les verts s'étaient interrogés sur le transport scolaire, soit les étudiants obligés de prendre les transports publics pour se rendre à l'école. Ils avaient souhaité que le département envisage des mesures par rapport à cette problématique. Il demande si une réflexion a été menée pour ces personnes.

M. Dal Busco indique que des efforts tarifaires importants sont faits par certaines communes pour la problématique évoquée avec des subventionnements directs des abonnements UNIRESO. En outre, seuls les élèves dans le secondaire sont concernés par ces déplacements.

Un commissaire (PDC) demande s'il pourrait rappeler l'impact financier de la loi 12128 votée fin 2017 qui prévoit un retour des prestations de 2014 et qui a été mise en œuvre en 2018 déjà.

M. Dal Busco indique que le coût en 2018 a été de F 9,3 millions. Lorsque la totalité sera effective, le coût sera de F 15,7 millions.

Un commissaire (PDC) demande quel est l'impact financier de l'arrivée du Léman Express.

M. Pavageau explique que cela coûtera environ F 40 millions de plus aux TPG à terme.

Un commissaire (PDC) demande si les TPG auront ce financement.

M. Pavageau indique que ce sont des montants de subvention qui seront soumis au vote du Grand Conseil.

M. Favre ajoute qu'il ne faut pas oublier le nouveau plan des transports collectifs dont l'enveloppe totale se montera à environ F 63 millions. Ce sera la totalité de ce que ça va coûter. L'année 2020 ne va pas être l'année complète. De l'offre arrivera au fur et à mesure dès l'arrivée du Léman Express. Le quart d'heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge aux heures de pointe a par exemple déjà été mis en œuvre et de l'offre sera mise sur pied au fur et à mesure jusqu'en 2024.

Une commissaire (S) demande quel est le montant prévu au projet de budget 2019 pour les subventions aux opérateurs.

M. Pavageau indique que, pour maintenir l'offre, ils ont accepté de verser 20,4 millions. En tout, l'année 2019 coûtera F 270 millions de francs pour l'ensemble des opérateurs, soit une augmentation de F 18 millions. Dès 2020, l'offre coûtera F 40 millions de plus par rapport à 2018. A la fin de l'exercice 2023, l'offre coûtera F 63 millions de plus que l'offre en 2018.

Une commissaire (S) résume qu'en 2019, ils seront revenus au même niveau de production qu'en 2014.

Un commissaire (MCG) demande quel est le coût du contrôle des billets et le taux de resquilleurs de moins de 18 ans.

M. Pavageau n'a pas la réponse mais la fournira.

Un commissaire (UDC) demande quelle est la différence à rattraper par rapport à ce qui est prévu au niveau fédéral concernant les tarifs.

M. Pavageau indique que c'est l'écart correspondant au fait de ne pas avoir augmenté les tarifs de 3%. Cela coûte F 4,5 millions.

M. Favre ajoute qu'ils compensent de toute façon depuis longtemps. A titre d'exemple, les règles fédérales ne prévoient pas de tarif pour les seniors et ils doivent payer pour cela.

M. Dal Busco explique qu'ils ont reçu une excellente nouvelle vendredi dernier. Ils ont pu faire valoir que l'extension du tram jusqu'au

Grand-Saconnex était une infrastructure fondamentale pour leur canton de Genève. Ils ont ainsi pu récupérer F 64 millions inscrits de la PA 3. Il faut que cela soit confirmé par les chambres fédérales mais s'ils n'avaient pas obtenu cette décision du Conseil Fédéral, cela aurait été un frein aux décisions en la matière.

Il faut maintenir les efforts et amener les dossiers à maturité. Objectivement, à Genève, tout va beaucoup plus lentement qu'ailleurs. Le tram du Grand-Saconnex a pris beaucoup de retard à cause des problèmes de la Route des Nations. L'épisode du PA 3 doit être un avertissement sans frais. Pour être crédible auprès de Berne, il faut démontrer à Genève leur capacité à faire avancer les projets.

Un commissaire (UDC) demande quand les Chambres fédérales vont voter cela.

M. Dal Busco affirme que cela devrait être fait au printemps prochain.

Un commissaire (UDC) demande s'ils envisagent de rencontrer la députation à Berne pour appuyer cela.

M. Dal Busco confirme que cela a déjà été fait.

Une commissaire (S) indique qu'ils peuvent voter ce soir. Le département a apporté des chiffres et des confirmations complémentaires. Leur position reste la même. C'est lors des premières années de vie que l'on se forge les habitudes de mobilité. C'est d'autant plus important de ce fait de promouvoir la mobilité douce auprès des jeunes. Le fait de les rendre gratuits est une manière de lever des obstacles à l'utilisation des transports collectifs. C'est un projet de loi qui va dans la bonne direction.

Un commissaire (PLR) indique avoir bien entendu tout ce qui a été exposé. Il estime que ce qui est gratuit est démonétisé. Les coûts des transports collectifs sont déjà au-dessous de la moyenne suisse. Il se demande si cela n'a pas un effet contradictoire.

Il est plutôt sceptique et n'est pas en faveur de ce projet de loi notamment en raison de ses conséquences financières.

Un commissaire (EAG) remarque que c'est le même débat pour la gratuité des services publics. Sur ce projet de loi concret, il est préventif, pédagogique et promotionnel. Un commissaire (MCG) avait avoué que si les transports publics étaient gratuits lorsqu'il était jeune, il ne roulerait pas actuellement avec une grosse voiture. Il y a une dimension promotionnelle car les gens s'habituent et prennent l'habitude de se déplacer ainsi. Il est assez raisonnable que des gens arrivant sur le marché soient incités à utiliser cette prestation. C'est évidemment une mesure écologique et une mesure sociale pour les

familles nombreuses. C'est un investissement pour l'avenir et leur république peut et doit l'effectuer.

Un commissaire (UDC) indique que le groupe UDC estime que c'est une fausse bonne idée. Cela va alourdir l'addition de F 16 millions qui s'ajoutent à la part fédérale des 4,7 millions.

Un commissaire (PDC) indique que le groupe PDC refusera ce projet de loi. Les tarifs sont déjà les moins chers de Suisse. Avec la non-augmentation des tarifs en 2017, ces derniers n'ont pas pu être adaptés. Comme l'a dit M. Dal Busco, il y a déjà passablement d'aides et en partie des communes. D'autre part, il faut certes habituer les jeunes à prendre les transports publics mais également leur apprendre le coût de ce service public. En outre, cela représente un montant de F 16,5 millions à la charge de l'Etat. Il faut également mettre en parallèle ce vote aux prévisions budgétaires pour l'année 2019. Ils ont besoin d'économie pour d'autres politiques prioritaires. Le PDC refusera ce projet de loi.

Une commissaire (PLR) indique faire partie de la génération de ceux qui avaient un vélomoteur. Elle est marquée par cela car elle se déplace toujours en moto. Les jeunes changent toutefois leurs habitudes. Les jeunes d'aujourd'hui changent peu à peu leur manière de se déplacer et utilisent beaucoup plus les transports publics ainsi que les moyens de mobilité douce comme le vélo. Elle ajoute que l'effet pédagogique doit être d'apprendre que les choses ont un coût.

Le président indique que ce qui est gratuit n'a pas de prix et que c'est donc une fausse bonne idée. Le MCG va s'abstenir. Il y a d'autres méthodes et d'autres moyens pour inciter les jeunes à prendre les transports publics. Ils ne peuvent pas d'un côté alourdir la barque sans assurer des rentrées, aussi petites soient-elles. L'équilibre des finances publiques ne sera jamais atteint s'ils ne veillent pas à cela.

Un commissaire (PLR) ajoute que ce projet de loi arrive à un très mauvais moment. Le grand défi pour Genève est le CEVA. Il faudra trouver F 60 millions à terme. Chacun devra prendre ses responsabilités par rapport à cela. Un projet de ce type est de nature à faire augmenter les risques que le CEVA soit un échec car on ne donnerait pas le financement dont il a besoin. Il faut ainsi à tout prix refuser ce projet de loi.

Un commissaire (EAG) rappelle que ce projet de loi a été déposé en 2009 et qu'il est traité maintenant car ceux qui n'ont pas eu le courage de le voter l'ont renvoyé en commission.

Une commissaire (S) estime qu'il n'est pas possible de dire que le CEVA sera un échec. Si c'est le cas, ce sera à cause du Conseil d'Etat et du Grand

Conseil qui auront décidé de ne pas mettre les moyens suffisants pour son fonctionnement.

Le président met aux voix l'entrée en matière de ce projet de loi :

Pour :	5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve)
Contre :	6 (2 PDC, 3 PLR, 1 UDC)
Abstention :	3 (2 MCG, 1 Ve)

***L'entrée en matière du PL 10605-R est refusée.***

*Catégorie II : 40 minutes*

## **Projet de loi (10605-R-C)**

**modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (H 1 55)**  
*(Gratuité des usagers de moins de 18 ans sur l'ensemble du réseau TPG)*

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

### **Article 1**

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

## **Titre I                    Généralités**

### **Art. 7B        Titres de transport (nouveau)**

Les usagers jusqu'à l'âge de 18 ans révolu sont exemptés d'un titre de transport  
sur l'ensemble du réseau des TPG.

### **Article 2**

La présente loi entre en vigueur dès sa promulgation dans la Feuille d'avis  
officielle, mais au plus tôt le 1<sup>er</sup> janvier 2011.

Date de dépôt : 8 janvier 2019

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de M. Pierre Vanek

Mesdames et  
Messieurs les députés,

**Cet excellent projet, visant à accorder la gratuité des TPG pour des motifs sociaux, écologiques, et pédagogiques aux jeunes jusqu'à l'âge de 18 ans, date de 2009. Le projet, qui va donc fêter ses 10 ans d'existence, a la vie dure. En effet, il revient aujourd'hui en plénière du Grand Conseil pour la *troisième* fois, ayant fait l'objet de *deux* renvois en commission en sus du renvoi initial.**

A chaque fois jusqu'ici, la majorité de la commission ayant refusé le projet n'a pas été suivie par la plénière du parlement qui a voté majoritairement pour le retransmettre à notre commission des transports, en principe, évidemment, pour celle-ci en fasse quelque chose et – *a priori* – quelque chose de différent du refus essuyé antérieurement.

### Un refus sans conviction

Mais, lors du plus récent et 3<sup>e</sup> passage en commission, celle-ci a – à nouveau – malheureusement refusé d'accepter le projet... Ceci, encore une fois, sans conviction, et à une majorité toute *relative*, puisque le 18 septembre 2018, sur les 15 député-e-s membres de la commission, ce ne sont que 6 député-e-s de droite (PLR-PDC et UDC) qui ont voté NON au projet, tous les autres ayant voté *pour* ou s'étant abstenu-e-s. Les abstentions (Verte et MCG) ont donc été malheureusement décisives.

Ce 3<sup>e</sup> refus du PL en commission s'est passé en une fraction d'une seule séance, lors de laquelle, de guerre lasse, les travaux n'ont de fait pas été réellement repris.

Du côté de l'auteur du projet soussigné, qui s'était opposé au renvoi en commission, il a simplement rappelé la teneur de son précédent rapport de minorité qui reste valable et qu'il reproduit donc pour l'essentiel ci-dessous.

Du côté du nouveau chef du département, celui-ci a réaffirmé l'estimation de ses services concernant le coût de la mise en œuvre de cette gratuité pour les jeunes, l'évaluant à 16,5 millions de francs par an et estimant que cette charge nouvelle « *viendrait accroître les problèmes budgétaires de façon considérable* ».

On se souviendra utilement qu'on est en droit de ne pas forcément prendre pour argent comptant ce genre d'évaluations... On a vu que l'effet de l'initiative de l'AVIVO contre la hausse des tarifs avait été surestimé par les autorités à l'époque pour s'opposer sans succès à celle-ci.

### **Les choses qui ont le plus de valeur n'ont pas de prix**

Mais, quoi qu'il en soit, à un moment où, comme Serge Dal Busco l'a rappelé lui-même, le développement de l'offre des transports en commun et de l'effort de la collectivité dans ce sens est et doit être significatif, on peut considérer *au contraire* qu'un effort d'investissement promotionnel et pédagogique en faveur des transports publics et en direction des jeunes est précisément particulièrement indiqué.

Pour le surplus, les adversaires PLR du projet ont ressorti de vieilles rengaines néolibérales contre la gratuité des services publics en général... Un député PLR s'est permis d'affirmer à l'appui de son refus du projet que ce qui est gratuit serait forcément « *démonétisé* ». Une députée PLR quant à elle ajoutait « *que l'effet pédagogique doit être d'apprendre que les choses ont un coût* ». Des arguments qui plaideraient, pour ne prendre qu'un exemple, pour la suppression de l'instruction publique gratuite et bien d'autres régressions sociales et qui sont à ce titre évidemment irrecevables comme axiomes sur lesquels fonder une quelconque politique publique.

Mais le passage répété en commission a eu un mérite : il a fait que ce projet de loi est dans l'air du temps, plus encore sans doute qu'en 2009 lors de son dépôt initial par le groupe MCG. La question de la gratuité des transports en commun gagne en effet chaque jour du terrain. Près de 110 réseaux de transports publics dans le monde ont adopté la gratuité, dont 39 aux Etats-Unis et 22 en France, premier pays européen en la matière... et la liste s'allonge régulièrement.

### **Post tenebras ...Luxembourg**

**Au Luxembourg, par exemple, depuis le 1<sup>er</sup> août 2018, chaque enfant et jeune de moins de 20 ans peut utiliser les transports en commun gratuitement, sans ticket, sur l'ensemble du territoire national.**

D'ailleurs au Luxembourg, dont les points communs avec Genève sont relativement nombreux, le gouvernement de coalition issu des élections d'octobre dernier, pourtant dirigé ... par un libéral, va introduire la gratuité à 100% des transports en commun (rail, trams, bus...) pour l'ensemble des usagers-ères et sur tout le territoire au début de l'an prochain.

« *C'est avant tout une mesure sociale, pour ne pas laisser se creuser l'écart entre les riches et les pauvres*, a expliqué Danielle Frank, porte-parole du ministre vert en charge du ministère de la mobilité et des travaux publics. *Pour les petits salaires, les dépenses de transport comptent. Il était plus simple de rendre gratuit pour tout le monde.* »

« *Bien sûr, ce sera aussi positif pour l'environnement et le décongestionnement des routes* », a ajouté la porte-parole du ministère. Certains axes du Luxembourg sont en effet saturés, notamment par les trajets d'une part des 180 000 frontaliers, dont 100 000 Français-es.

Au Luxembourg, le coût de la mesure a été jugé acceptable. Les 40 millions d'euros par an que rapportent les billets et abonnements ne représentant en effet chez eux que... 8% du coût d'ensemble des transports publics. Chez nous, il en va bien autrement et on en est à une contribution directe des usagers-ères qui est, proportionnellement, 5 ou 6 fois plus importante !

Cela montre qu'on a du chemin à faire... si on veut rivaliser en la matière avec le degré d'engagement collectif du Luxembourg en vue de la mise à disposition d'une prestation publique de transports en commun qui réponde à cette urgence climatique... qui a poussé et pousse des milliers de collégien-nes faisant partie du « public cible » de ce projet de loi – se mettre en grève ces derniers temps dans notre pays.

La gratuité pour les jeunes usagers-ères proposée par le PL ferait simplement monter de 3 ou 4% le taux de prise en charge par la collectivité des frais des transports publics...

*Pour le surplus, comme promis, vous trouverez ci-après les arguments essentiels de mon précédent rapport de minorité dont l'actualité persiste...*

## **Il y a au moins trois bonnes raisons de défendre ce projet :**

**1. Il est préventif, pédagogique et promotionnel.** Il vise en effet à **accoutumer** les jeunes à utiliser les TPG de manière indépendante, à les familiariser avec le réseau, à les encourager à former une habitude et aussi un savoir-faire en tant qu'utilisateurs-trices fréquents et avisés de nos excellents transports en commun cantonaux.

Au cours des travaux, un député – auteur initial du projet – a eu un cri du cœur en avouant spontanément qu’il était, comme beaucoup d’entre nous, « *de la génération des vélomoteurs* »... et qu’il « *roulait actuellement dans une grosse voiture, alors que s’il y avait eu la gratuité des transports publics lorsqu’il était jeune, ce serait certainement différent* ».

Ainsi, cette gratuité vise à gagner – à vie – des utilisateurs-trices pour les TPG et à éviter qu’ils-elles ne sombrent dans l’utilisation de « grosses bagnoles » (voire même de plus petites) avec tous les coûts écologiques, sanitaires et sociaux que cela comporte, y compris la tendance hallucinatoire à voir des traversées du lac à plusieurs milliards comme des solutions « réalistes » à nos problèmes de transport.

### ***C’est le volet préventif de cet excellent PL !***

Au cours des travaux, un député radical, pardon PLR, qui s’y connaît en transports en commun – sans vouloir forcément attaquer le député précédemment mentionné – a affirmé quant à lui que « *l’une des principales causes de la non-utilisation des transports en commun est l’illettrisme* », soutenant que « *les automobilistes prennent leur voiture faute de pouvoir lire le règlement ou le plan* »... sans parler de la grille des tarifs avec les options qu’elle comporte.

Sans forcément s’associer à cette mise en cause de l’alphabétisation défaillante des automobilistes, ce député mettait ainsi le doigt sur le fait que l’usage des transports en commun, encouragé par ce PL, comprend, implique et nécessite la mise en œuvre de compétences et de savoir-faire que nos écoles enseignent certes, mais qu’il faut utiliser et consolider pour faire reculer l’inculture et l’illettrisme.

### ***C’est le volet pédagogique de cet excellent PL !***

Au cours des travaux de la Commission des transports, sur tous les bancs, la communication concernant les offres diverses en direction des jeunes et des familles comprenant des enfants et adolescents a été largement reconnue comme insuffisante et lacunaire.

Or, comme le relevait un député, ce PL, par une mesure simple, claire et unique, est de nature à combler ce fâcheux « *déficit en communication* ».

### ***C’est le volet promotionnel de cet excellent PL !***

**2. C’est aussi et bien sûr une mesure écologique dont il s’agit, qui va dans le sens d’un élargissement de la gratuité des TPG pour les usagers qui se pratique – à juste titre – à hauteur de plus de 50% déjà via les subventions du canton et d’autres recettes des TPG.**

Le peuple a deux fois *approuvé* la baisse des tarifs TPG via l'initiative de l'AVIVO étendant un peu la part de gratuité partielle des TPG pour chacun-e.

Rappelons aussi que l'objectif d'une gratuité *totale* des TPG pour tous les usagers-ères avait été soutenu à l'époque par plus d'un tiers de nos concitoyen-ne-s dans les urnes.

Or, ici, il s'agit d'une extension infiniment plus modeste d'une gratuité partielle supplémentaire, tout à fait ciblée et évitant l'effet « arrosoir » que d'aucuns ont reproché à l'initiative, puisqu'elle vise une population aux ressources propres modestes en la détournant notamment de l'usage de deux-roues particulièrement *polluants* et *dangereux*, en la détournant aussi de cette « gratuité sauvage » pratiquée illégalement sous forme de fraude par certain-e-s jeunes.

**3. C'est aussi et bien sûr un PL social et favorable aux familles, puisque les milieux modestes, qui n'ont d'autre choix que les transports en commun, en bénéficieront tout particulièrement et que les familles en bénéficieront en outre proportionnellement au nombre de leurs enfants mineurs.**

Signalons que Genève pratique déjà le tarif junior jusqu'à 25 ans... Ainsi, la gratuité jusqu'à 18 ans sera suivie d'une période de transition à tarif réduit jusqu'à 25 ans.

Mais il n'est guère besoin de poursuivre, une majorité de ce parlement devrait sans doute déjà être persuadée de la pertinence de ce projet de loi !

Rappelons en effet qu'il était déjà revenu devant ce parlement assorti d'un rapport de majorité *négalif* de notre estimé collègue Bernhard Riedweg puisqu'à l'époque il ne s'était trouvé qu'un EAG et un Vert pour voter l'entrée en matière en commission.

Mais notre collègue Riedweg, malgré son éloquence connue et la rigueur de son rapport informatif et bien construit, n'avait pourtant pas réussi à convaincre notre Grand Conseil de suivre la majorité de la Commission des transports en votant une non-entrée en matière !

***Ce fut un effet sans doute de la force d'une idée simple et excellente incarnée dans ce PL.***

Au contraire, il s'est trouvé une majorité de plus de deux contre un, soit de 49 à 23, pour renvoyer, sans débat ou presque, ce projet de loi en commission, afin – naturellement – de lui donner suite.

Ainsi, il est surprenant que, suite à un nombre d'abstentions élevé, l'entrée en matière que demandait pour le moins le renvoi en commission par notre

plénum ait été refusée en commission à nouveau et qu'on se retrouve avec un rapport – en substance à l'identique – défendu par l'identique député Bernhard Riedweg, encore une fois, concluant à une même non-entrée en matière pour des motifs ...identiques.

Pour éviter un yoyo absurde, et en finir une bonne fois avec le traitement d'un PL déposé en 2009 déjà et gelé pendant six ans ensuite, je vous propose, Mesdames et Messieurs les député-e-s, d'adopter enfin ce projet.

**Votre vote dans ce sens sera un investissement tourné vers l'avenir de nos transports en commun qui devrait réunir une majorité de nos suffrages.**

*Date de dépôt : 16 octobre 2018*

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

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

Mesdames et  
Messieurs les députés,

#### **Des habitudes pour la vie**

C'est dans ses jeunes années que l'on acquiert ses habitudes en matière de transport. Dès lors, c'est une aubaine à saisir que d'inciter les jeunes à prendre l'habitude d'utiliser des modes alternatifs au transport individuel motorisé. En effet, la saturation de notre réseau routier, les problèmes croissants de pollution de l'air et de nuisances sonores et l'accidentologie doivent nous amener à repenser nos habitudes de déplacement vers une mobilité plus durable. Et quelle meilleure façon de rendre les transports publics attractifs pour les jeunes que de leur en assurer l'accès en les rendant gratuits ? Nous avons pu le constater empiriquement : baisser les tarifs des transports publics incite à leur utilisation bien que les critères de qualité de l'offre restent prédominants. Toutefois, la gratuité totale des transports collectifs va encore plus loin dans l'incitation en levant la dernière barrière à leur utilisation : le geste de se munir d'un titre de transport. Lorsque les transports publics sont gratuits, comme quand on bénéficie d'un abonnement, on saute dans un bus sans même y réfléchir. Or, ces habitudes qui ponctuent leur vie quotidienne, les jeunes les intégreront et les garderont tout au long de leur vie. Investir aujourd'hui dans la gratuité des transports publics pour les jeunes, ce n'est rien d'autre que d'investir dans la transition vers une mobilité durable.

#### **Des tarifs prohibitifs pour certains**

Une famille de deux adultes et deux enfants qui n'a pas une utilisation quotidienne des transports publics mais qui souhaite occasionnellement sortir en utilisant ce mode de transport doit aujourd'hui déboursier pas moins de 20 F pour un aller-retour. A ce prix-là, bon nombre de ces familles font le choix de la voiture, non par confort, habitude ou idéologie mais par simple rationalité économique. S'il existe des réductions pour les familles, celles-ci sont très peu connues et peu utilisées. La gratuité des transports collectifs simplifierait

grandement le système et inciterait une nouvelle fois les familles à les utiliser, renforçant ainsi le rôle pédagogique et éducatif.

### **Les transports collectifs sont un service public qui doit être accessible à toutes et tous**

Aux yeux de la minorité, la mobilité est tout autant un besoin qu'un droit qui doit être garanti à l'ensemble de la population. Une offre de transports efficace et accessible à toutes et tous doit donc faire l'objet d'une politique publique ambitieuse, ce qui implique d'y accorder les moyens financiers nécessaires. La charge financière des transports publics doit alors être assumée dans sa plus large mesure par l'Etat et financée par l'impôt. Il revient donc à l'Etat d'augmenter sa contribution par le biais de la subvention accordée aux TPG de manière à assurer l'accessibilité de ces transports publics, en l'occurrence, d'octroyer la gratuité de ce service aux moins de 18 ans. La menace habituellement brandie par la droite et le département du risque d'une baisse de l'offre des TPG pour pallier le manque à gagner occasionné par la gratuité prévue dans ce projet de loi ne tient plus depuis l'adoption par le Grand Conseil de la L 12128. En effet, cette loi introduit le principe de compensation automatique de toute baisse de recettes engendrée par une baisse des tarifs par une augmentation de la subvention aux TPG de manière à garantir le maintien de l'offre de transport public.

Il ne tient dès lors qu'à nous de faire un geste à l'attention du jeune public pour l'inciter à faire un usage accru des transports collectifs et l'accompagner sur le chemin d'une mobilité responsable et durable.

En vertu de ce qui précède, la minorité de la commission vous recommande d'accepter ce projet de loi.