

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Mathias Buschbeck, François Lefort, Jean-Michel Bugnion, Boris Calame, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier, Emilie Flamand-Lew, Delphine Klopfenstein Broggin, Frédérique Perler, Sarah Klopmann

Date de dépôt : 17 mai 2016

Projet de loi

modifiant la loi 11531 accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018, du 4 décembre 2014

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

Art. 1 Modifications

La loi accordant une indemnité de 845 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018, du 4 décembre 2014, est modifiée comme suit :

Titre de la loi (nouvelle teneur)

Loi accordant une indemnité de 865 000 000 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2015 à 2018

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

208 000 000 F en 2015

210 000 000 F en 2016

225 000 000 F en 2017

222 000 000 F en 2018

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le jour suivant sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le canton de Genève, après avoir pris énormément de retard dans le développement de ses transports publics à la fin du siècle passé, en avait rattrapé une part importante grâce à d'énormes efforts en matière d'investissement et de subventionnement. Ainsi, de 2002 à 2014, l'offre avait augmenté de 100%.

Cet effort de l'Etat de Genève dans la durée a permis de fidéliser des dizaines de milliers d'usagers, qui ont ainsi, dans leur grande majorité, renoncé à leur voiture.

Malheureusement, après avoir connu un sommet en 2014, culminant à 233 millions de francs, la participation du canton au financement des transports publics chute ensuite brutalement : c'est ainsi des montants compris entre 208 et 215 millions qu'il est prévu de verser entre 2015 et 2018 dans le cadre du contrat de prestations.

A cette décision malheureuse se sont ajoutées les conséquences attendues des baisses de tarif imposées par l'adoption de l'IN 146.

Depuis deux ans, tous les acteurs de cette situation se rejettent la responsabilité de la situation et chacun y va de sa méthode Coué.

Premièrement, les initiants avaient la certitude que la baisse des tarifs serait compensée par l'augmentation de la fréquentation. La lecture des résultats 2015 des TPG est pourtant sans équivoque ; c'est 10,7 millions de manque à gagner par année que cette baisse de tarif a impliqués et continuera d'impliquer.

Deuxièmement, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil se perdent dans les « y'a qu'à » ; pour eux, il devrait être possible d'économiser ces « quelques » millions sans préteriter l'usager, avec des mesures d'efficacité et « d'optimisation de l'offre », euphémisme pour signifier que la population n'a qu'à être encore un peu plus à l'étroit dans les TPG. La mesure la plus cynique étant sans doute l'introduction d'une diminution de l'offre « en heure creuse » sur le réseau de tramways ; quiconque prenant un tant soit peu les trams sait très bien que de telles heures creuses n'existent pas !

Cette attitude irresponsable est lourde de conséquences. Entre 2014 et 2015, l'offre a diminué de 2,5%. Entre 2014 et 2016, on compte avec une diminution de l'offre de près de 4%. C'est finalement plus de 6% qui auront

disparu en 2018. La vitesse commerciale est également en baisse, s'éloignant encore des objectifs pourtant définis par la loi, et elle le sera sans doute encore plus à l'avenir avec les mesures prises récemment (augmentation des ayants-droit dans les voies de bus, ouverture de celles-ci aux deux-roues motorisés, création d'ondes vertes en faveur des voitures, etc.). Genève s'est ainsi engagée dans un cercle vicieux dont on peine aujourd'hui à voir la sortie. La baisse d'attractivité des transports publics va sans doute rapidement avoir comme conséquence un transfert modal en faveur des transports individuels motorisés, finissant de congestionner notre canton...

Conjuguées à l'augmentation de la population, les conséquences sur le réseau sont désormais clairement perceptibles : transports publics bondés et lents, bus pris dans les bouchons, trams qui s'encolonnent... La gronde monte encore quand on prie les usagers de faire preuve de civilité en montant et descendant plus rapidement des TPG !

Pourtant, en vue de la prochaine mise en service du CEVA, en décembre 2019, il est impératif de s'assurer du maintien d'une clientèle fidèle et convaincue par l'offre des transports publics à Genève. C'est le moment ou jamais de préparer la transition et la complémentarité des offres à venir des TPG et des CFF. Nous devons alors investir aujourd'hui dans l'offre de transports publics pour assurer la rentabilité de demain de nos investissements.

C'est dans ce contexte que le Conseil d'Etat a déposé en janvier 2016 un projet de loi prévoyant d'augmenter les tarifs Unireso. En effet, à une augmentation de 3% décidée au niveau fédéral, le Conseil d'Etat propose d'adjoindre une hausse de 2 à 7% afin, notamment, de corriger quelques tarifs incohérents issus de la rédaction de l'initiative populaire. Cette hausse permettra en outre de « diminuer la diminution » de l'offre. En clair, le Conseil d'Etat propose une hausse de tarif tout en ne remettant pas en cause sa politique de baisse de l'offre ! Dans le contexte actuel, il n'y a pas de doute que cette augmentation de tarif sera combattue sans peine par référendum, si ce projet arrive à obtenir déjà une majorité au parlement... Ce sera retour à la case départ et les Genevois en seront encore une fois les victimes.

Enfin, afin de respecter les délais de la procédure d'approbation des nouveaux tarifs, ces derniers doivent être approuvés avant fin juin. C'est dire si le temps presse.

C'est la raison pour laquelle les Verts vous proposent la paix des braves en assortissant cette hausse des tarifs à une modeste augmentation des montants qu'il est prévu d'allouer aux TPG pour les années 2017 et 2018, soit les deux dernières du contrat de prestations, et ainsi tendre au scénario B du contrat de prestations 2015-2018, afin de pouvoir justifier auprès de la population cette augmentation de tarif.

Conséquences financières

Charges et couvertures financières / économies attendues

Le coût pour l'Etat de Genève est de 10 millions de francs au budget 2017, respectivement 2018.