

*Date de dépôt : 19 avril 2017*

## **Rapport**

**de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2017 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)**

### **Rapport de M. André Pfeffer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié, lors des séances des 28 février et 25 avril 2017, sous la présidence de M. Pierre Vanek, le **RD 1170** au Grand Conseil relatif au budget 2017 de l'entreprise des Transports publics genevois.

La présentation du projet du **RD 1170** au Grand Conseil relatif au budget 2017 de l'entreprise des Transports publics genevois a été faite par M. Denis Berdoz, directeur général des TPG, accompagné de M. Jérôme Dumont, responsable du contrôle de gestion, TPG, en présence de M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs.

Le procès-verbal a été tenu par M. Vincent Moret.

Qu'ils soient ici remerciés.

### **Présentation du RD**

*Le président donne la parole à M. Berdoz.*

M. Berdoz explique que le budget qui a été présenté durant l'automne passé à la Commission des finances et qui a été approuvé est le budget 2017 avant la décision du Grand Conseil concernant les 5 millions supplémentaires. Ces derniers ont été pris en considération et font actuellement l'objet d'une discussion avec le département afin de déterminer l'offre qui va être proposée en complément.

M. Dumont commente le compte de fonctionnement 2017, plus particulièrement la colonne « budget 2017 » par rapport à la colonne « PFP 2017 » (plan financier pluriannuel). Les revenus de transport présentent un écart d'un million. Ce dernier s'explique par deux facteurs : la clé de répartition des revenus UNIRESO a diminué et les rapports SPC (service de prestations complémentaires) ont été maintenus alors que ce n'était pas prévu dans le PFP. Concernant les contributions de l'Etat de Genève, l'écart provient principalement du droit du sillon mais cela n'a pas d'impact sur le résultat net. Les contributions de la Confédération sont composées de la rétrocession des droits de carburant et des subventions des lignes régionales. Les contributions des communes et des tiers proviennent des communes et principalement du GLCT pour les tiers. C'est l'organisme qui gère les lignes transfrontalières. Dans les contributions des communes, on retrouve les participations pour les lignes U et B. L'année passée, les lignes transfrontalières ont été remises en appel d'offres. Quatre lots ont été définis et les TPG ont répondu aux quatre lots. Dans le budget, les contributions pour deux lots ont été mises. Aujourd'hui, cette hypothèse est fautive car cela devrait concerner trois voire quatre lots avec un niveau d'offre supérieur. La ligne « contribution des communes et des tiers » va donc être modifiée tout comme celle concernant la « sous-traitance de transport ».

Un commissaire UDC demande sur quelle base la contribution de la Confédération reste inchangée.

M. Dumont explique que la Confédération participe à hauteur de 5,8 millions pour le trafic régional. L'autre moitié est une rétrocession des droits sur les carburants qui sont de 54 centimes par litres pour les véhicules équipés de filtres à particules.

Un commissaire Ve demande pourquoi il y a une différence pour les contributions des communes et des tiers.

M. Berdoz explique que le budget a été construit sur un certain nombre d'hypothèses. L'hypothèse la plus réaliste au moment de la construction du budget était de gagner une grande partie des lots mais pas l'ensemble de ces derniers. Il ajoute que les TPG sont toujours dans l'attente d'une décision finale du GLCT. Les lignes de la Haute-Savoie ont été attribuées mais pas celles de l'Ain.

M. Dumont relève que les produits d'exploitation divers ont augmenté. Des revenus de publicité plus importants ont engendré cela. Des activités se développent sur le canton de Vaud. Un bureau TP PUB a été ouvert à Lausanne. Concernant les frais de personnel, l'écart de 6,2 millions est causé par différents facteurs. Premièrement, l'offre de transport est plus importante

qu'initialement prévu. Deuxièmement, un protocole d'accord avec les syndicats doit être respecté. L'effectif est donc nettement plus élevé qu'initialement prévu. Il y a 65 employés de plus à la conduite. Concernant les frais de véhicules, ils sont plus élevés que dans le PFP, car cet écart tient compte des coûts réels constatés en 2015. Les coûts de maintenance ont donc été modifiés sur cette base. Concernant les frais de bâtiments et installations fixes, l'écart est important et cela en raison du droit du sillon. Concernant la sous-traitance de transport, l'écart est très faible. Concernant les charges d'exploitation diverses, celles-ci sont légèrement inférieures au PFP. Il était prévu dans le PFP de comptabiliser des pénalités de retard pour la livraison de certains trams. Cela a été entièrement provisionné sur 2014. Cet écart est compensé par des frais de ventes qui sont liés à l'ouverture du bureau TP PUB à Lausanne. Concernant les amortissements, l'écart s'explique par toute une série de décalages dans le plan d'investissements, en particulier concernant des projets, des bâtiments et de l'informatique. Globalement, sur la durée du PFP, l'enveloppe d'investissement devrait être proche des attentes. Concernant les pertes sur constats et débiteurs, ces pertes concernent les clients qui ne paient pas leurs amendes. Tout cela concernait le résultat d'exploitation. Concernant le résultat financier, ce dernier est proche de ce qui était initialement prévu. Les TPG bénéficient de taux d'intérêts assez faibles.

Un commissaire UDC demande comment les pertes successives de 2015 à 2017 sont financées.

M. Dumont explique qu'il est prévu d'utiliser les réserves constituées dans les deux autres contrats de prestations, soit ceux de 2007 à 2010 et de 2011 à 2014. Ces réserves étaient de 29 millions. Elles serviront à supporter les pertes de 2015 à 2017.

Le commissaire UDC demande si cela signifie que les réserves seront désormais inexistantes.

M. Dumont répond que les TPG ont d'autres réserves constituées précédemment.

Le commissaire UDC demande s'ils empruntent avec des taux d'intérêts négatifs.

M. Dumont dit que ce n'est pas le cas.

Le commissaire UDC demande s'ils sont dans le budget prévu selon les chiffres à fin février.

M. Berdoz explique qu'ils n'ont pas les chiffres à ce stade-là. Ils n'ont que bouclé le mois de janvier et ils sont dans la ligne de ce qui a été prévu. Il

ajoute néanmoins que regarder cela sur un mois ne donne qu'un recul extrêmement faible ce qui fait qu'il est difficile de se prononcer à ce stade.

Le commissaire UDC demande quelles sont les mesures d'efficience internes sans diminuer le personnel interne.

M. Berdoz répond que, suite à la baisse de 1,7 million, certains postes ont été révisés à la baisse, en particulier concernant les mandats.

Le commissaire UDC demande pourquoi l'Etat a baissé son indemnité.

M. Berdoz explique que cette baisse s'est inscrite dans la volonté générale de demander un effort basé sur 5% de la masse salariale. Les TPG ont été concernés par cela comme le reste de l'Etat.

Un commissaire Ve relève que les postes supplémentaires prévus le sont en raison d'un taux d'absentéisme important. Il demande quel est le niveau de ce taux.

M. Berdoz explique que ce taux est élevé aux TPG. Il est en baisse car un plan d'actions a été mis en place. Il était précédemment de 10%. Suite aux premières mesures, le taux a baissé à 8,6%. La moyenne suisse d'absentéisme dans les entreprises de transports publics est de 7%. Ils ont pour objectif de rejoindre cette moyenne.

Une commissaire S demande si l'objectif de réduction de 5% de la masse salariale est toujours imposé par le Conseil d'Etat vu que ce dernier a retiré cet objectif pour le « petit Etat ».

M. Berdoz précise que l'économie de 1,7 million, comme convenu avec le DETA, ne se fait aucunement sur la masse salariale ou sur les effectifs. Cette dernière a uniquement servi de base de calcul.

La commissaire S demande s'ils arriveront à trouver des mesures d'économie de 1,7 million qui ne touchent pas les effectifs.

M. Berdoz affirme qu'ils sont organisés pour atteindre cet objectif.

La commissaire S remarque que tous les abonnements de transport connaissent une baisse de revenus à l'exception des billets. Il est logique qu'il y ait une baisse de revenus des abonnements suite à la baisse des prix, mais elle demande s'il y a également une baisse du nombre d'abonnements effectivement vendus. Elle demande également s'ils ont une analyse concernant l'exception des billets qui connaissent une augmentation de revenus.

M. Berdoz dit que les consommateurs ont finement réagi à ces nouveaux tarifs. Ils ont compris que l'abonnement mensuel était resté relativement cher. Les clients qui étaient à la limite entre prendre plusieurs abonnements mensuels ou l'abonnement annuel sont passés à l'abonnement annuel. Une

grande partie des gens qui achetaient l'abonnement mensuel, car c'était économiquement et pratiquement intéressant, ont revu leurs calculs, ce qui fait qu'une partie a décidé de passer à l'achat de billets journaliers.

Un commissaire PLR relève qu'il y a 65 personnes en plus à la conduite avec les mêmes prestations, ce qui est inquiétant. Il demande à quoi sont dus les frais de véhicules qui sont plus élevés que prévu. Il demande également pourquoi il y a moins de contrôles qui sont faits.

M. Berdoz explique que les recettes liées aux contrôles relèvent de deux choses : le taux de contrôle et le taux de fraude. Sur le taux de contrôle, l'ordre de grandeur est le même. Les contrôleurs de titres de transport ont tous également la fonction de conducteur. En fonction des circonstances, il y a plus ou moins de contrôleurs. Concernant le nombre de conducteurs, il y a effectivement 65 personnes en plus. En effet, pour détendre la situation et ne pas demander aux contrôleurs de faire des heures de conduite supplémentaires ou de supprimer des congés, il fallait augmenter le nombre de conducteurs. Cela devrait également aider à résoudre le problème d'absentéisme.

M. Dumont continue à propos des frais de véhicules. Ces derniers ont été sous-évalués. Il n'y a pas de croissance de ces frais. Il y a également un effort d'optimisation qui est réalisé sur le carburant.

Un commissaire MCG demande si le taux de sous-traitance dont ils bénéficient par la loi est encore utilisé.

M. Berdoz rappelle que, selon la loi, le taux de sous-traitance est plafonné à 10%. Ils sont constamment entre 9% et 10%. Ils seront certainement à 9% pour 2016.

Le commissaire MCG demande s'ils auraient besoin d'une augmentation de ce taux.

M. Berdoz répond qu'ils s'organisent pour fonctionner selon ce que la loi prévoit.

Le commissaire MCG demande ce que TP PUB fait.

M. Berdoz relève tout d'abord que la raison sociale TPG PUB SA est devenue TP PUB SA afin d'avoir plus de chances sur les marchés à l'extérieur du canton de Genève. Cette filiale à Lausanne a concouru pour tenter de remporter l'affichage des transports publics de Lausanne. Ils sont au début de l'opération. Dans le budget, une augmentation des recettes est prévue. Il y aura aussi une augmentation des charges, car il a fallu ouvrir un bureau à Lausanne et engager quelques personnes. Les charges seront toutefois inférieures aux recettes.

Le commissaire MCG rappelle la polémique des kiosques vendant des billets alors que les autorisations de vente leur avaient été retirées. Le Grand Conseil avait traité une pétition là-dessus et trouvait cela injuste. Il aimerait savoir où ils en sont par rapport à cela et ce qu'ils ont fait.

M. Berdoz explique que leur politique est de s'appuyer sur certains piliers pour la vente de titres de transport : leurs agences, les revendeurs et les moyens électroniques. Les billets par SMS ont un succès qui va croissant. Les abonnements annuels sont également vendus par voie électronique. Ce sera bientôt le cas pour les abonnements mensuels. Il y a une tendance selon laquelle les billets vendus dans les agences diminuent au profit de ceux vendus par voie électronique. Partant de ce constat, ils continueront tout de même à offrir la possibilité d'acheter des billets dans des guichets, mais ils ont décidé de réduire faiblement le nombre de revendeurs. L'année passée, de nouveaux contrats ont été conclus avec des revendeurs qui ne travaillaient pas avec eux par le passé et certains contrats n'ont pas été renouvelés avec certains revendeurs. La balance a tout de même été négative.

Le commissaire MCG demande s'ils envisagent une baisse des emplois frontaliers pour l'année 2017 au profit des résidents. Il demande également quelles sont les opérations à éviter pour diminuer la perte prévue cette année.

M. Berdoz affirme qu'ils n'ont engagé aucun frontalier en 2016 et que ce chiffre est le même en 2017. Ils ont mis en place un partenariat avec l'OCE et ont, de ce fait, trouvé la moitié du personnel recherché grâce à ce partenariat. Ils entendent continuer dans cette direction. Concernant la perte, celle-ci n'est une surprise pour personne car elle était prévue. Néanmoins, il est certain que les tarifs des titres de transport sont une source financière importante.

Un commissaire UDC demande quelle est la différence de coûts entre une ligne sous-traitée et une ligne TPG.

M. Berdoz dit que les lignes sous-traitées coûtent un peu moins cher que les lignes exploitées par les TPG. Il est difficile de répondre précisément car cela dépend notamment de la fréquentation de la ligne.

Le commissaire UDC demande s'il peut donner un ordre de grandeur.

M. Berdoz confirme qu'il peut donner un ordre de grandeur. Ce dernier est de 20%.

Le commissaire UDC relève que dans d'autres cantons, les transports publics ont un succès plus important. C'est par exemple le cas à Zurich. Il aimerait savoir quelles seraient les mesures qu'il aimerait voir mises en place pour améliorer l'attractivité du réseau TPG.

M. Berdoz relève que de nombreux facteurs impliquent le succès des transports publics. Il y a tout d'abord la qualité du transport qui concerne la propreté, la fréquence et la ponctualité. Cela a un rapport immédiat avec les coûts. Il y a également la question de la vitesse commerciale et donc la question de la priorité des modes de transport. Les paramètres sont nombreux.

Le commissaire UDC demande s'il y a des mesures concrètes désirées par les TPG pour améliorer cette attractivité.

M. Berdoz confirme qu'il y en a plusieurs et elles ont toutes un coût. Toutes les mesures visant à développer l'offre ont un coût et il faut donc étudier quels moyens on veut y consacrer. Il relève que le prix du billet n'est pas du tout le même entre Zurich et Genève.

Un commissaire PDC relève que le poste de la communication et du marketing a fortement diminué. Il s'élevait à 3,3 millions en 2013. Il constate qu'il y a un manque de promotion de certaines offres, en particulier pour les jeunes. Il y a notamment un manque de lisibilité des offres. Il demande si un effort va être fait afin d'améliorer le marketing et la communication auprès du grand public.

M. Berdoz confirme ces chiffres. C'est un des postes dans lesquels ils ont fait des économies. La numérisation des supports et de la communication permet également de faire des économies car il n'y a plus rien à imprimer. Il explique qu'ils sont en train de se réorganiser à l'interne pour être plus efficaces. Un nouveau directeur spécialisé en communication sera engagé début avril. Il admet que c'est un point qu'il faut renforcer et sur lequel il est nécessaire de travailler.

Un commissaire Ve demande si la modification du budget entraînera une modification de l'offre.

M. Berdoz confirme qu'ils sont en pleine discussion avec la DGT. Il est certain que l'offre va évoluer grâce à ces moyens supplémentaires. Ils travaillent aussi bien sur les trams que sur les bus. Il y aura des lignes express en plus. Ils sont en train de discuter du calendrier avec la DGT. Cela sera fait le 24 avril.

Un commissaire Ve demande comment la vitesse commerciale va évoluer.

M. Berdoz affirme que la vitesse commerciale restera stable. C'est ce qui paraît le plus réaliste à court terme.

M. Favre explique qu'il y a un groupe de travail avec les TPG notamment pour améliorer la vitesse commerciale. Ils ont investi de l'argent dans des

études et travaillent sur plusieurs zones pour améliorer la vitesse des TPG. Ils travaillent sur des systèmes plus pragmatiques. Ils vont prochainement faire des tests avec des balises pour faire respecter les voies de bus et de tram existantes. Des balises souples seront placées pour délimiter la voie de bus ou de tram. Vu que c'est un obstacle sur la chaussée, il faut également mettre en place un dispositif pour avertir la présence de ces obstacles. Cela permet de gagner une ou deux minutes sur un parcours, mais surtout de stabiliser la différence de temps de parcours entre les heures creuses et les heures de pointe. Les TPG travaillent sur les gestes métiers et le département travaille sur l'amélioration des flux. Il explique qu'il y a également des arrêts à la demande qui ont été mis en place et cela fonctionne bien. Il se pourrait que cela soit fait à d'autres endroits.

Un commissaire UDC demande quelles pourraient être les conséquences de tarifs UNIRESO plus bas. M. Berdoz dit que ce sont des recettes en moins.

Le commissaire UDC ajoute que Berne reproche à Genève d'avoir des tarifs trop bas et demande s'il faudra compenser.

M. Pavageau dit que, lorsqu'il y a des décisions d'augmentation au niveau de la Confédération, l'opérateur est en droit de réclamer une compensation. Soit les TPG pourront réclamer une compensation, soit l'Etat pourra augmenter sa subvention. L'impact financier de l'OFT est ciblé sur le TRV. Dès qu'il est refusé de faire une augmentation, le TRV en est amputé d'autant. Cela ne concerne que le TRV, soit les lignes régionales ainsi que l'offre ferroviaire. Cette année, l'OFT est en droit de verser 300 000 F de moins, que l'Etat devra intégralement compenser aux CFF.

Le commissaire UDC demande combien d'employés sont syndiqués aux TPG.

M. Berdoz affirme que cela concerne environ 80% des employés.

Un commissaire Ve relève qu'il n'a pas eu toutes les informations qu'il désirait, par exemple concernant la vitesse commerciale et la fréquentation.

M. Favre rappelle qu'il était question du budget et non d'un rapport d'activités des TPG. Le rapport de gestion des TPG contient tous les éléments nécessaires. Une partie de celui-ci est consacrée aux comptes et une autre fait rapport de l'activité des TPG durant l'année et contient toute une série d'indicateurs.

Le commissaire Ve le remercie pour ces informations.

Le président demande quand les comptes 2016 des TPG seront bouclés.

M. Favre affirme qu'ils devraient être bouclés début avril et que cela arrivera donc tout prochainement au sein de la commission.

Un commissaire UDC demande si la hausse tarifaire nationale de 3% est comprise dans les tarifs 2017.

M. Favre répond que le Conseil d'Etat a proposé au Grand Conseil une loi tarifaire qui prévoyait de tenir compte de cette augmentation et qui ajoutait un petit quelque chose pour développer certaines offres. C'est cela qui est attaqué par référendum.

Le commissaire UDC demande si l'acceptation du référendum créerait des problèmes avec la Confédération.

M. Favre confirme que la Confédération n'est pas contente en raison des tarifs pratiqués à Genève. Néanmoins, tant que Genève compense, la Confédération ne peut rien faire. Il n'a qu'une seule zone pour tout le canton ce qui n'est pas le cas dans d'autres cantons. La Confédération cofinance les lignes de campagne, les lignes de trams qui se rendent en périphérie et les trains CFF. Elle cofinance donc tout ce qui concerne le TRV (trafic régionale voyageurs). Elle a des critères concernant les taux de couverture et ceux de Genève sont les plus bas de Suisse. Ils sont même plus bas que ceux du Jura. La Confédération ne veut donc non seulement pas assumer la partie d'augmentation nationale qui n'est pas prise en compte dans les tarifs ce qui veut dire que c'est au canton de la supporter, mais en plus de cela, en raison du faible taux de couverture, elle risquerait de ne plus augmenter sa part de subvention, voire de ne plus subventionner du tout. En effet, c'est inégalitaire au regard de ce qu'elle exige et de ce qui est produit ailleurs en Suisse.

Le commissaire UDC le remercie pour ces informations. Il retient que la vitesse commerciale ne s'améliore pas. Néanmoins, les voies de bus et de tram vont être balisées et il y a aura également des arrêts sur demande qui seront mis en place. Il retient également que 65 employés ont été engagés pour la conduite, ce qui détend la situation au sein des TPG. Le taux d'absentéisme est un des plus élevés de Suisse. Il relève également que 80% des employés sont syndiqués. L'UDC est favorable à ce rapport.

Un commissaire PLR demande ce qu'il en est de l'augmentation de 17% des tarifs en zones frontalières. Il demande également dans quelle mesure cela apparaît dans le budget 2017.

M. Favre ne connaît pas les chiffres exacts. Il y a une tarification pour le canton de Genève que le Grand Conseil maîtrise et il y a une tarification régionale en sortant de la zone genevoise sur laquelle le Grand Conseil n'a aucune compétence. En effet, c'est en dehors de la territorialité des TPG. Ce

sont les tarifs de cette dernière zone qui ont subi des augmentations tout en restant relativement bas.

Le commissaire PLR demande combien cela rapporte au canton.

M. Favre explique que c'est resté stable. Il n'est pas possible de voir cela comme une compensation de la baisse des recettes dues à l'initiative Avivo.

Le commissaire PLR relève donc qu'il n'y a pas 17% d'augmentation mais 17% d'écart.

M. Favre reviendra la semaine prochaine avec des informations plus précises. Néanmoins, tout n'est pas compris dans UNIRESO. Les lignes GLCT sont dans UNIRESO car c'est en rentrant dans les zones proches du canton de Genève que l'on entre dans les tarifs UNIRESO. Des augmentations tarifaires ont eu lieu en raison de problèmes financiers pour assurer l'augmentation du coût des prestations dans ces zones. Il ne sait néanmoins pas si cela correspond aux 17% d'augmentation. Il donnera un différentiel entre le tarif régional et le tarif UNIRESO. Il fournira également les chiffres de l'augmentation des prix concernant les lignes GLCT.

Le commissaire PLR conclut que cela rapporte de l'argent à UNIRESO et que c'est reporté dans le budget 2017.

M. Favre répond que c'est le cas pour la partie TPG, donc ce n'est pas le cas pour toutes les lignes GLCT.

Un commissaire PDC affirme que le groupe PDC prendra acte de ce rapport. Ce budget demeure inquiétant, car il y a une perte de 7 millions de francs. Il est certain que des charges plus élevées concernant le personnel engendrent notamment cela. Il relève que les 4 millions supplémentaires votés avec la loi 11919 plus le million supplémentaire voté au budget ne sont pas compris dans ce budget. Il y a déjà eu plusieurs mesures d'efficacité aux TPG et il ne sait pas s'il est encore possible d'en mettre en place. La perte cumulée depuis 2015 atteint 29 millions. Si le référendum est accepté le 21 mai, ce sera problématique. Lors de l'arrivée du Léman Express en 2019, UNIRESO n'aura pas les moyens de faire face à tous les coûts supplémentaires qui seront engendrés. Le groupe PDC prendra donc acte de ce rapport mais demeure très inquiet pour l'avenir des TPG.

M. Favre relève que les 5 millions votés par le Grand Conseil serviront à mettre en place des lignes express dès le 26 avril et à améliorer quelques prestations. Cet argent sera utilisé comme prévu. L'ensemble du budget sur les quatre années a été fait sans augmentation des tarifs avec une diminution progressive de l'offre de 8%. Actuellement, la réduction est de 5%. Si l'augmentation tarifaire passe, cela n'épongera pas les pertes des TPG car le budget devrait s'équilibrer sur quatre ans. L'argent servira donc à développer

les prestations. Si l'augmentation n'est pas acceptée, il faudra continuer à baisser les prestations. Le nombre de conducteurs a été augmenté et cela n'était pas prévu dans le plan de base. S'il n'y a pas d'augmentation tarifaire, le réseau de tram subira une diminution drastique dès la rentrée de septembre sur la ligne 12. Une course sur deux n'ira plus à Augustins. Les recettes servent directement à mettre en place des prestations. Des mesures de diminution étaient prévues pour le mois de décembre afin de respecter le plan financier. Néanmoins, dans l'incertitude du vote qui aura lieu prochainement, les TPG ont décidé d'attendre le résultat du référendum.

Le commissaire PDC demande s'il y a encore de la marge pour mettre en place des mesures d'efficacité au sein de l'administration des TPG.

M. Favre dit que cela devient difficile. Des efforts ont encore été faits cette année.

Le président invite les députés à reprendre les questions qu'ils ont à propos de ce point.

Un commissaire Ve relève que la baisse de l'offre a été reportée. Il demande s'il est possible de chiffrer la part du déficit incombant à cette décision.

M. Favre répond qu'il ne peut pas la chiffrer mais que cela a effectivement un effet. Néanmoins, 5 millions ont été octroyés aux TPG pour les bus express. Les prestations ne pouvant pas commencer avant le 16 avril, ils ont économisé de l'argent là-dessus. Si on met ces deux éléments en balance, la différence ne doit pas être énorme.

Un commissaire UDC relève que la différence de coûts entre une ligne traitée par les TPG et une ligne sous-traitée est de 20%. En faisant une comparaison entre les TPG et une structure de sociétés de bus français, il a trouvé que le ratio entre le personnel administratif et le personnel exploitant est de 1 à 5. Pour les TPG, il y a un ratio de 1 à 3. Au niveau des salaires, la différence entre les TPG et les voisins français est de 1 à 4 ou 5. En prenant ces données, une différence de 20% entre une ligne TPG et une ligne sous-traitée paraît très peu vraisemblable. Il demande sur quelles bases sont faites les baisses de prestations en cas de baisse des recettes. Il demande si c'est suite à une analyse de la structure des coûts.

M. Favre lui demande s'il estime que le différentiel de 20% n'est pas assez selon lui.

Le commissaire UDC répond que, de par ce qu'il a présenté, un différentiel entre une ligne TPG et une ligne sous-traitée ne peut pas seulement être de 20%. Il est également inquiet que le directeur des TPG ne puisse pas répondre à une telle question.

M. Favre rétorque que l'on ne peut pas faire un calcul ainsi. Premièrement, en sous-traitant, les TPG font cela avec des sociétés suisses. Il n'y a donc pas une grosse différence concernant les salaires. En plus de cela, concernant les lignes GLCT exploitées par des entreprises françaises, la Confédération impose un salaire minimum de 58 000 F par an à toutes les personnes passant la frontière dans le cadre de leur travail. La Confédération fixe donc des minimums dans la branche des transports pour éviter les problèmes de dumping. Il faut également noter que gérer de la sous-traitance engendre des coûts aux TPG. Les économies sont donc faites sur les coûts de structure.

M. James relève que n'est pas facile de faire des comparaisons avec d'autres opérateurs. Il l'a fait pour BVZ. Ces derniers ont 2500 employés dont 1500 conducteurs et 400 personnes s'occupant de la maintenance. Les TPG ont 1300 collaborateurs donc 1100 conducteurs. Il n'est donc difficile de comparer ces deux entités.

M. Favre complète que la ligne sous-traitée continue à être gérée par les TPG ce qui engendre des coûts. Ce qui est sous-traité, c'est le roulage et parfois avec le véhicule. Le carburant consommé n'est pas moins cher que celui des TPG.

Un commissaire UDC constate des subventions communales, cantonales et fédérales pour un montant de 246 millions. Il demande sur quelles lignes les BHNS seront introduits.

M. Favre répond que ce sera sur les lignes 5+, G+ et C+.

Le commissaire UDC demande si c'est prévu en 2017.

M. Favre confirme que c'est prévu pour fin avril 2017.

Le commissaire UDC relève que les pertes seront couvertes par les réserves. Il constate néanmoins qu'il y a encore une cagnotte supplémentaire dont M. Dumont a parlé la semaine dernière.

Une commissaire S affirme que le parti socialiste est inquiet de la baisse des prestations. Ils dénoncent le mythe de l'efficacité et s'opposent à ce concept qui est encore revenu dans les débats. Ils ont tout de même été rassurés pour le budget 2017 vu que des accords ont pu être passés avec la direction des TPG, ce qui a permis d'engager du personnel. Il seront attentifs à ce qui se passe le 21 mai. Si le peuple ne souhaite pas cette augmentation, il faudra en déduire qu'une augmentation de la subvention sera nécessaire. Ils espèrent gagner le référendum le 21 mai.

M. Favre rappelle qu'il y a deux types d'efficacité : celles sur les prestations et celles sur l'organisation. Il y a une grande différence entre les

coupes qu'il faudra faire si l'augmentation tarifaire ne passe pas et les coupes qui ont été faites jusqu'à maintenant. En effet, en modifiant les prestations à certains niveaux, les TPG ont pu augmenter toute une série de prestations. Les TPG ont donc rationalisé leurs prestations pour coller à la demande actuelle ce qui fait que la baisse des prestations ne s'est pas traduite par une baisse de la fréquentation. Le taux de remplissage a quant à lui augmenté. Néanmoins, les derniers pourcents de coupes vont être compliqués. En plus de cela, il faudra faire face à l'arrivée du Léman Express et de nouvelles lignes.

Un commissaire PLR précise que les bus express ne sont pas des BHNS. Concernant l'intervention du commissaire UDC, il rappelle que M<sup>me</sup> Amaudruz aurait pu être interrogée par ce dernier. En comparant des ratios d'entreprises françaises avec ceux d'entreprises suisses, il est logique que cela ne tienne pas la route. Les TPG travaillent beaucoup plus que les sociétés mandatées. En plus de cela, les employés en France travaillent 35 heures alors que ce n'est pas le cas en Suisse. Il y a 5 ans, les TPG étaient encore meilleurs que Zurich et Lausanne. Concernant CarPostal, presque toutes leurs lignes sont sous-traitées à des autocaristes. Il relève que des prestations vont être créées en avril mais si le référendum ne passe pas, il faudra en enlever ailleurs. Il demande finalement si cela sert à quelque chose d'avoir un conseil d'administration des TPG alors que ces derniers sont dirigés par le DETA et le Conseil d'Etat.

M. Favre ne peut pas répondre à la deuxième question. Indépendamment de l'augmentation tarifaire, le Grand Conseil a accepté de mettre 5 millions en plus par an pour offrir des lignes de bus express. Il n'est pas question pour le département de prendre en otage cette mesure alors que l'argent a été donné pour ce faire. Ces prestations ont un financement propre et répondent à un besoin concret. Elles seront donc mises en place. Si l'augmentation des tarifs n'est pas votée, le plan de suppression des autres prestations continuera. Des lignes seront raccourcies et n'iront plus jusqu'à leur terminus mais cela sera fait intelligemment. C'est la volonté du Grand Conseil qui est appliquée.

Un commissaire UDC affirme que des comparaisons entre des entités du même secteur peuvent être faites pour apprécier des prestations fournies. Il estime qu'il faudrait parfois avoir ce genre d'approche afin de comprendre les sommes d'argent qui sont utilisées.

Un commissaire MCG dit que le MCG n'a pas de commentaire particulier et qu'il acceptera ce rapport.

Un commissaire UDC dit que l'UDC prendra acte de ce rapport final.

Un commissaire PLR dit que le PLR votera ce rapport. Ce déficit les inquiète énormément. Ils ont accepté de voter 4 millions supplémentaires mais ils ne continueront pas à mettre de l'argent en plus si une solution n'est pas trouvée. Cette baisse n'a plus de sens.

Un autre commissaire PLR conclut que c'est une démolition de 30 ans d'efforts pour développer les transports publics. Il estime que la commissaire S se fait de grandes illusions en imaginant que l'Etat pourra ajouter ce qu'il manque. Cela devra obligatoirement se reporter sur les impôts. Le Grand Conseil n'acceptera pas cette augmentation d'impôts et les Genevois ne l'accepteront pas non plus vu que ces transports sont utilisés en grande partie par des personnes qui ne viennent pas du canton de Genève. Les tarifs sont les plus bas de Suisse et même plus bas que dans les villes françaises alors que les salaires sont quatre fois plus élevés.

La commissaire S remarque que le commissaire PLR n'a pas la même vision politique.

Le président prend la parole en tant que député et dit que sa position sera la même que celle prise dans son rapport.

Le président met aux voix le **RD 1170** :

Pour : 14 (3 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 2 S)

Contre : –

Abstention : 1 (1 EAG)

**Le RD 1170 est accepté.**