

Rhätische Bahn AG

Direktion
Unternehmensentwicklung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Martin Moser
Direktwahl +41 81 288 63 94
E-Mail martin.moser@rhb.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Chur, 15. April 2021

Stellungnahme zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Einladung zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.

Grundsätzlich unterstützt die Rhätische Bahn AG (RhB) das Ziel des Bundes, die Auslastung der Verkehrskapazitäten besser zu verteilen sowie Spitzen im öV zu brechen und befürwortet daher auch, dass der Bund sich über eine alternative Verkehrsfinanzierung der Strasse Gedanken macht.

Aus Sicht der RhB ist der wichtigste Beitrag zur Lösung der aktuellen Verkehrsprobleme, gerade auch im Kontext der Klimakrise, eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Daher muss eine Verlagerung des Pendlerverkehrs vom öV auf den MIV aufgrund von Mobility Pricing-Pilotprojekten unbedingt vermieden werden. Pilotprojekte mit einer Abgabepflicht für die betroffenen öV-Kundinnen und Kunden lehnt die RhB aus folgenden Gründen ab:

- Die Vorlage sieht vor, dass die Kantone künftig für den Kreis und die Höhe der Mobility-Pricing-Abgabe zuständig sind. Dies widerspricht dem Grundsatz der bei den Transportunternehmen angesiedelten Tarifhoheit im öV. Die RhB setzt sich dafür ein, dass die Tarifhoheit integral bei den Transportunternehmen bleibt.
- Mobility Pricing könnte das Tarifsysteem stark verkomplizieren. Die RhB setzt sich mit Nachdruck für ein einfaches und offenes öV-System ein. Zeitliche Preisdifferenzierungen würden das Tarifsysteem wesentlich komplexer machen und die Attraktivität des öV damit senken.

- Die RhB ist gegen eine Abgabepflicht für Reisende mit Pauschalfahrausweisen. Pauschalfahrausweise wie das GA, Halbtax oder Verbundabonnemente sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor des Schweizer öV-Systems und die Besitzer dieser Abonnemente als treueste Kunden des öV dürfen nicht mit Zuschlägen bestraft werden.

Um eine bessere Verteilung der Spitzen im öV zu erreichen, gibt es effektivere Massnahmen als kontraproduktive Preiszuschläge. Die öV-Branche ist bereits sehr aktiv daran, die Reisenden mit finanziellen Anreizen auf schlecht ausgelastete Züge und Busse (Sparbillette, seven25, 9-Uhr-Tageskarte) zu lenken. Neben dem Mobility Pricing sollten weitere Massnahmen zur besseren Verteilung der Verkehrsauslastung in Betracht gezogen werden, wie beispielsweise die Anpassung der Unterrichtszeiten an Schulen und Universitäten oder die Förderung von flexibleren Arbeitszeiten, die gerade auch in Zeiten der Coronakrise an Bedeutung gewinnen.

Eine Verminderung der Attraktivität des öV durch eine Verkomplizierung des Tarifsystems und eine dadurch ausgelöste Rückverlagerung auf den MIV wäre vollkommen kontraproduktiv und ist zwingend zu vermeiden.

Die RhB bittet daher um folgende Ergänzung zum vorliegenden Gesetzentwurf:

Art. 2 «Zweck der Pilotprojekte»

Aufnahme eines weiteren Buchstabens:

«Die Verlagerung des Pendlerverkehrs vom MIV auf den öV soll mit Mobility Pricing-Pilotprojekten gefördert werden.»

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Andreas Willich
Leiter Unternehmensentwicklung

Konzernleitung · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Per E-Mail an: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Bern, 19. April 2021

Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu obenerwähnter Vorlage Stellung nehmen zu können. Grundsätzlich sieht die SBB die Suche nach Möglichkeiten zur Glättung der Auslastung von Verkehrsinfrastrukturen positiv. Bevor wir die Vorlage jedoch unterstützen können, sind noch grundlegende Fragen zu klären.

Der öV und die SBB brauchen bei der Nachfragesteuerung ein Mindestmass an landesweiter Einheitlichkeit. Wenn sogar Gemeinden die Regelungskompetenz haben sollen, werden Vielfalt, Komplexität und Unsicherheit für Kunden und den öV zu gross. Damit einhergeht, dass die Tarifautonomie der Transportunternehmen und das Konzept des Direkten Verkehrs integral zu gewährleisten sind.

Zudem sollten Anreize nicht nur negativ im Sinne von Abgaben, sondern auch belohnend zum Einsatz kommen. Der intermodale Ansatz ist weiter zu fassen, indem neben öV und Individualverkehr auch neue Mobilitätsangebote berücksichtigt werden und vor allem indem auch auf intermodale Wechselwirkungen fokussiert wird.

Das Bahngeschäft ist ein langfristiges Geschäft mit einem Zeithorizont über ein Pilotprojekt hinaus. Die Mitwirkung der Transportunternehmen und ihrer Branchenorganisationen im Vorfeld und nicht erst bei der Umsetzung soll klar und verbindlich geregelt werden. Es fehlt ein Bekenntnis zur Abgeltung sämtlicher Pilotkosten.

Daraus resultieren die folgenden Anpassungsvorschläge.

SBB AG

Konzernleitung
Hilfigerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Telefon +41 51 285 00 10
vincent.ducrot@sbb.ch · www.sbb.ch

Erweiterung der Pilotierung um positive Anreize

Mobility-Pricing wird oft negativ mit «Strafe» konnotiert. Der Entwurf sieht ausschliesslich Abgaben vor und bestätigt damit dieses Vorurteil. Der öV möchte sich aber positiv positionieren. Dazu müssen Nutzerfreundlichkeit und Nachvollziehbarkeit gegeben sein. Sind Kunden von Projekten in unterschiedlichen Regionen betroffen, zwischen denen sie ggf. sogar pendeln, belastet die Komplexitäts- und Preissteigerung vor allem das Image des öV und weniger das der verantwortlichen Trägerschaften. Damit das Erfolgsmodell des Direkten Verkehrs nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, ist sicherzustellen, dass der Kunde weiterhin mit einem einzigen Billett an jeden Ort reisen kann. Die dazu erforderliche temporäre Implementierung unterschiedlicher Projekte in die Systeme dürfte mit erheblichem Aufwand verbunden sein. Zudem können wir nicht unterstützen, dass das Generalabonnement während zehn Jahren nicht mehr den Komfort einer schweizweiten Reise ohne zusätzliche Abklärungen und Fahrausweise bieten soll.

Projekte, die lediglich die ökonomische Erkenntnis bestätigen, wonach ein steigender Preis zu einer sinkenden Nachfrage führen kann, sollten ausgeschlossen werden. Vielmehr muss es um die Erforschung komplexer Wechselwirkungen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern gehen. Da der öV dazu bereits Erkenntnisse sammeln konnte und weiterhin freiwillige Branchenlösungen bevorzugt, sollte auf verpflichtende Projekte im öV verzichtet werden. Gegen eine reine Abgabenslösung spricht auch, dass der Trassenpreis bereits nachfrageorientiert bestimmt wird. Die aus einer Mobility-Pricing-Abgabe resultierende doppelte Belastung würde die Attraktivität des öV gegenüber anderen Verkehrsträgern verschlechtern.

Sollte an verpflichtenden Projekten festgehalten werden, wäre auf Belohnung statt auf Abgabe zu fokussieren. Erfahrungsgemäss können (positive) preisliche und nicht-preisliche Anreize das Mobilitätsverhalten steuern. Am besten funktionieren die Anreize ergänzend. Heute setzt die SBB in erster Linie auf Belohnung: Mit dem laufend ausgebauten Sortiment attraktiver Sparbilletten fördert sie Reisen in weniger belegten Zügen und erzielt so eine Steuerungswirkung.

Neben preislichen Anreizen sind Lösungsansätze auf gesellschaftlicher Ebene wie der geschickte Einsatz von flexiblen Arbeitsweisen zu fördern. Die SBB hat sich deshalb als Gründungs- und Vorstandsmitglied bei der Work Smart Initiative engagiert, um einen Beitrag an die gesellschaftlichen Veränderungen zu leisten und so die Infrastrukturen besser zu nutzen. Corona hat zudem gezeigt, dass zahlreiche Angestellte nicht den ganzen Tag im Büro sein müssen. «Work smart» ermöglicht eine individuelle Gestaltung des Tages. Ein produktiver Arbeitstag kann zu Hause mit einer Telefonkonferenz beginnen und mit Emails im weniger belegten Zug und Mittagessen am Arbeitsort fortgesetzt werden. Es muss eine bessere

Verteilung auf die ganze Woche erreicht werden, ansonsten muss die Infrastruktur weiterhin auf die Maximallast ausgelegt werden.

Verkehrsträgerübergreifende und regionale Wechselwirkungen berücksichtigen

Trägerschaften sowie Genehmigungs- und Bewilligungsbehörden sind in der Pflicht, unerwünschte Verlagerungseffekte zu verhindern. Die Bahninfrastruktur ist auf die Bewältigung von Verkehrsspitzen ausgelegt. Die angestrebte Verlagerung kann dazu führen, dass der Bedarf nach öV-Angeboten und damit auch nach Rollmaterial während des Projekts steigt. Abgaben auf der Strasse dürfen dabei aber nicht zu einer Verlagerung auf volle Züge, Trams und Busse führen. Dies wäre für die Attraktivität des öV kontraproduktiv. Ein möglicherweise erforderlicher Angebotsausbau im Regionalverkehr würde einerseits zu höheren Abgeltungen durch Bund und Kantone führen und wäre andererseits für ein vierjähriges Pilotprojekt nicht verhältnismässig. Die Trägerschaften und insbesondere die Kantone als Besteller müssen dies berücksichtigen und mit den Transportunternehmen abstimmen bzw. die Zustimmung der für Preis- und Sortiment zuständigen Alliance SwissPass einholen. Eine alleinige Entscheidkompetenz der Trägerschaften lehnen wir ab.

Ein besonderes Augenmerk ist auf städtische Trägerschaften zu richten. Sie können einerseits mit Abgaben auf dem Individualverkehr die Auslastung und damit die Qualität der Bahn negativ beeinflussen. Sie tragen andererseits keine Verantwortung für Finanzierung und Qualität des Regionalverkehrs. Aufgrund der Kleinräumigkeit einer Gemeinde und der Auswirkungen ihrer Massnahmen auf die Region kann es sachgerecht sein, Gemeinden nicht als alleinige Trägerschaften zuzulassen. Bei Pilotprojekten in geographisch nahen oder funktional zusammenhängenden Gebieten muss die Ausgestaltung des Systems und dessen technische Umsetzung koordiniert erfolgen. Dabei ist eine Komptabilität der Systeme anzustreben.

Die multimodale Mobilität entwickelt sich. Singuläre Konzepte, die nur auf Strasse oder öV abzielen, greifen zu kurz. Auch die nicht konzessionierten Anbieter von Taxis, Rufbussen, Mietvelos bis hin zu Parkplätzen könnten miteinbezogen werden. Mögliche Schnittstellen mit anderen Projekten wie zum Beispiel dem Nationalen Dateninfrastruktur Mobilität (NaDIM) Konzept sollten bei der Gestaltung der Pilotprojekte in Betracht gezogen werden.

Ausgestaltung der Pilotprojekte, inklusive deren Finanzierung

Wir befürworten den intermodalen Ansatz, haben jedoch Bedenken, dass aus rechtlichen Gründen nur der Teil des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden könnte. Wir gehen wie der erläuternde Bericht davon aus, dass die Bundesverfassung die definitive Einführung von

Abgaben für die Benützung von öffentlichen Strassen nicht zulässt. Die Frage, ob eine zehnjährige Pilotphase verteilt auf die ganze Schweiz sicher von der Bundesverfassung gedeckt ist, beantwortet die Erläuterung hingegen nicht klar.

Wir anerkennen die Sensibilität des Kunden beim Datenschutz. Nicht abschliessend beurteilen können wir Motivation und Auswirkung der angeordneten anonymen Entrichtungsmöglichkeit der Abgabe. Da der Tarif wohl zusammen mit der Abgabe erhoben werden soll und eine solche gesetzliche Bestimmung für die bestehende Tariflandschaft nicht existiert, muss von einer generellen Verschärfung mit ggf. hohen Folgekosten ausgegangen werden. Dafür erachten wir ein Gesetz über Pilotprojekte als ungeeignet.

Es ist zu präzisieren, dass im öV entstandene Überschüsse in den öV (exklusive Infrastruktur) zurückfliessen müssen. Auch muss vertraglich sichergestellt werden, dass die Trägerschaften die Transportunternehmen für allfällige Mehrkosten zwingend entschädigen.

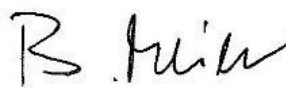
Schliesslich möchten wir auf eine Unklarheit beim Strassenverkehr hinweisen. Art. 1 und Art. 3 sprechen vom «motorisierten Individualverkehr» und Art. 7 von «Motorfahrzeugen bis 3,5 Tonnen». Da Lieferwagen (im Güter- und Arbeitseinsatz) unter 3,5 Tonnen sind, ist nicht klar, ob diese erfasst sind. Würden Lieferwagen von Pilotprojekten ausgeschlossen, könnte die Wirkung nicht konsequent untersucht werden.

In der Anlage haben wir aufgezeigt, wie die angedeuteten Stossrichtungen im Gesetz verankert werden können. Die SBB ist gerne bereit, bei der Eruierung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrsträgern zu unterstützen und ein von ihr entwickeltes Modell bereitzustellen. Für Fragen steht Ihnen Michael Schmidt (michael.schmidt@sbb.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Anlage: Änderungsanträge

Kopie an: Matthias Ramsauer, GS UVEK; Peter Füglistaler, Direktor BAV; Frank Schley, Sektionschef EFV.



Par e-mail à: vernehmlassungen@astra.admin.ch
CC: rene.sutter@astra.admin.ch
DETEC
Office fédéral des routes OFROU
Case postale
3003 Berne

Marketing, ventes et communication

Marc Defalque

Directeur

T. +41 22 308 34 10

F. +41 22 308 34 00

Defalque.m@tpg.ch

Notre référence : #670'707

Grand-Lancy, le 12 mai 2021

Prise de position suite à la consultation concernant le projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité

Madame, Monsieur,

Avant toutes choses, nous vous remercions vivement de nous avoir offert la possibilité, dans le cadre de la présente consultation de l'avant-projet mis en ligne, de nous exprimer et de vous communiquer notre point de vue.

Les Transports publics genevois (ci-après les TPG) saluent l'idée du Conseil fédéral de permettre aux cantons et aux communes de tester de nouveaux systèmes de tarification pour influencer sur la demande de transport et le comportement de mobilité, tant en termes de trafic individuel motorisé que de transports publics. Dans ce sens, les TPG saisissent parfaitement le besoin de cette loi visant à fixer le cadre permettant à la Confédération de soutenir financièrement des projets pilotes et permettre la mise en place d'une tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance.

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous nos commentaires en suivant la structure du projet de loi :

1. Objectifs généraux du projet (art. 3) et durée des projets pilotes (art. 5)

Nous sommes favorables à l'introduction d'une base légale autorisant les cantons, les villes et les communes à réaliser localement et pendant une période déterminée, des projets pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance. Cela étant, vu les investissements importants que les collectivités et les entreprises de transport devront consentir, nous estimons que le délai de 4 ans est beaucoup trop court pour vérifier pleinement les effets sur les habitudes de déplacement de la population dans le trafic individuel motorisé et dans les transports publics. En effet, la période de crise sanitaire actuelle

et l'impact sur les transports publics en particulier nous incitent à demander une prolongation au-delà des quatre ans. Au vu des investissements à consentir et du délai de mise en place des projets au niveau local, il nous semble qu'un délai-cadre global de 12 ans à 15 ans pour la phase-test est plus raisonnable. Ainsi, chaque projet pilote, à proprement parler, pourrait durer de 4 à 7 ans en fonction du choix des cantons et des investissements consentis avec un bilan à produire au bout de 4 ans, mais qui n'empêcherait pas, cas échéant, de poursuivre le projet. Dans tous les cas, il faudrait que ce projet puisse être prolongé jusqu'à la fin de la durée du projet de loi (mandat légal) ou jusqu'au vote d'une base légale constitutionnelle selon la volonté des autorités locales. D'ailleurs, nous pourrions faire le parallèle avec l'introduction de la vignette autoroutière en 1985 qui avait été prévue pour un délai initial de 10 ans avant d'être pérennisée par le peuple en février 1994. Afin de limiter le risque financier (et le risque politique de non-entrée en matière), nous suggérons que la Confédération s'engage à garantir un équilibre entre les coûts de mise en œuvre et les recettes.

Enfin, et pour éviter de nous trouver dans la même situation qu'à l'époque de la vignette autoroutière, il est suggéré que la Confédération entame au plus vite un examen pour que les bases constitutionnelles puissent être amendées. Ceci permettrait de prévenir toute interruption des dispositifs mis en place après la fin des essais en raison de problèmes d'acceptabilité de la part de la population et du monde politique ainsi que d'éviter la perte des acquis sur des projets pilotes qui seraient efficaces.

2. Répartition des compétences entre la Confédération et les cantons telle que prévue dans la nouvelle loi fédérale (art. 4 du projet)

Un examen des bases légales fédérales traitant de la circulation routière (notamment de la loi fédérale sur la circulation routière et ses ordonnances d'application) nous semble indispensable. De même en va-t-il pour l'analyse des bases légales portant sur les homologations des appareils permettant la collecte des données et la chaîne de contrôle ainsi que sur les sanctions. De manière générale, quand cela est possible, la loi fédérale devrait prendre à son compte les modifications légales provisoires propres à assurer la mise en œuvre des projets pilotes plutôt que de les déléguer au niveau du droit cantonal, afin de minimiser le risque de retards dus à des recours ou des oppositions.

S'agissant des organes responsables mentionnés à l'art. 4, il serait bienvenu de prévoir dans le règlement d'exécution ou dans les directives pour la structure du projet que les opérateurs de transports publics ou les communautés tarifaires puissent participer à la gouvernance du projet. Il nous semble, en effet, important de pouvoir suivre et participer aux décisions qui impacteraient de manière décisive le domaine des transports publics. Plus que des parties prenantes, il nous semble indispensable que les communautés tarifaires ou leurs membres soient identifiés et considérés comme des partenaires incontournables du projet pilote vu nos rôles majeurs au niveau local dans le domaine de la mobilité.

3. Répartition des interdictions de l'abaissement des tarifs – art. 11 du projet

Il nous semble que le projet de loi actuel devrait laisser ouverte la question concernant la manière de traiter le tarif des transports publics, selon le contexte local. Ainsi, par exemple, on ne peut pas dire d'emblée qu'un système incitatif de transfert aux heures creuses est inefficace ; il devrait pouvoir être testé au sein de ces projets pilotes si les cantons et les entreprises de transport collectif le souhaitent et pour autant que le financement en soit assuré. Cette solution envisagée serait dès lors en contradiction avec l'article 11 stipulant que les tarifs "ne peuvent être abaissés pendant la durée du projet pilote". Par conséquent, nous souhaiterions que cette disposition soit supprimée afin de garder le plus de marge de manœuvre possible en vue de favoriser l'utilisation des transports collectifs. Cela étant, si le futur projet pilote mis en place au niveau local et autorisé par la Confédération devait

retenir la possibilité d'un système incitatif par des « facilités de transports », il serait, alors, important que l'application du principe de la compensation des pertes de recettes des entreprises de transport public de l'art. 31 de l'Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs [RS 745.16 - OITRV] soit appliqué, à tout le moins par analogie.

Les TPG et la communauté tarifaire unireso entendent collaborer afin de trouver une solution globale de *smartpricing* incitant au transfert modal par le biais d'adaptations tarifaires ciblées et incitatives plus que par la mise à disposition libre d'un quota de « billets dégriffés » sans aucun contrôle. Cette solution de *smartpricing* intermodal nécessitera des investissements importants par les organes responsables et milite une nouvelle fois pour un allongement du délai-cadre afin de permettre ces investissements et de faire évoluer les solutions, au fil du temps.

4. Protection des données personnelles (art. 12 et 16)

En matière de protection des données personnelles, il s'agit notamment de garantir l'autorisation, dans le cadre de la législation fédérale, de dispositifs permettant l'enregistrement, le contrôle et la sanction des usagers pour les projets "à participation obligatoire", étant précisé que la protection des données personnelles sera régie par le droit cantonal (cf. art. 16 let. k).

Cela étant, il est rappelé que les entreprises de transports publics sont assujetties à la loi fédérale du 19 juin 1992 sur la protection des données (LPD). Il s'ensuit que certaines dispositions cantonales pourraient se retrouver en contradiction avec le droit fédéral, notamment pour ce qui est de la conservation des données personnelles. Il conviendrait par conséquent que le projet de loi traite également de la résolution des conflits de normes vu l'implication du domaine des transports publics dans ces projets pilotes. Quoi qu'il en soit, il nous semble que les préposés cantonaux à la protection des données en charge concernés devraient assurer une coordination avec le préposé fédéral à la protection des données afin de mettre en place des solutions harmonisées au niveau fédéral et ainsi tenir compte des spécificités des transports publics. Le préposé fédéral pourrait avoir ce rôle d'arbitre au niveau des questions liées à la protection des données personnelles. Ce point serait à préciser dans l'art. 16 lit. k (en souligné) :

(...)

k. la conformité du projet pilote aux dispositions cantonales sur la protection des données, en coordination avec le préposé fédéral à la protection des données lorsque les transports publics sont concernés.

S'agissant de l'article 12 du projet, il conviendrait de préciser que tous les titres digitaux de l'Alliance SwissPass sont désormais nominatifs. Il s'agit, en effet, d'une règle de base de l'Alliance. Cela étant, il serait possible de trouver une solution intermédiaire assurant l'anonymat du voyageur tout en garantissant son suivi dans une perspective de favorisation de l'intermodalité.

Une solution anonymisée pure sans possibilité de suivi du voyageur concerné limiterait toute solution intermodale avec les transports publics. Par contre, nous devons pouvoir suivre le parcours du voyageur pour comprendre et analyser son déplacement. Nous vous proposons donc la modification suivante en souligné ci-dessous dans le projet de loi :

Art. 12 Paiement anonyme de la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité

Les personnes assujetties à la redevance perçue au titre de la tarification de la mobilité doivent avoir la possibilité de s'en acquitter de telle manière qu'aucune indication ne permette de les identifier. Cela étant, le comportement du contribuable doit pouvoir être suivi pour permettre aux organes responsables et aux entreprises de transports collectifs d'assurer une incitation au transfert modal et apporter une réponse au

plus près des besoins de déplacement. Pour le surplus, il peut être catégorisé jusqu'à la fin de son parcours, sans pour autant que son identité exacte soit répertoriée.

Ainsi, nous rejoignons sur de nombreux points les positions exprimées par la branche (Alliance SwissPass) ainsi que par le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève.

Nous restons bien évidemment à disposition pour des renseignements et échanges complémentaires. Vous pouvez sans autre contacter M. Denis Chiaradonna, juriste TPG, chiaradonna.d@tpg.ch

Nous vous réitérons nos remerciements pour cette consultation et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Denis Berdoz
Directeur général



Marc Defalque
Directeur marketing, ventes et communication

Copie(s) : Monsieur Damien Cataldi, Département des Infrastructures, Etat de Genève.