

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt: 7 octobre 2002

Messagerie

Projet de loi

relatif à la ratification du contrat de prestations 2003 - 2006 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2003 - 2006 conclu par le Conseil d'Etat et le Conseil d'administration des TPG est ratifié.

² Un exemplaire certifié conforme du contrat de prestations est déposé à la Chancellerie d'Etat où il peut être consulté.

Art 2 Enveloppe budgétaire pluriannuelle et tranches annuelles

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement suivante, répartie en tranches annuelles :

en 2003 **128 500 000 F**

en 2004 **138 000 000 F**

en 2005 **148 000 000 F**

en 2006 **157 000 000 F**

² Conformément à l'article 37 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993, ces montants ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 7, alinéa 2, 19, alinéa 4, et 20, alinéa 1, du contrat de prestations.

Art. 3 Clause conditionnelle

En cas de participation au financement par d'autres entités, les montants figurant à l'article 2, alinéa 1, sont réduits d'autant.

Art. 4 Modification du contrat de prestations

¹ Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

² Les annexes au contrat de prestations peuvent être adaptées d'entente entre les parties, conformément aux articles 7, alinéa 2, 19, alinéa 4, et 20, alinéa 1, du contrat de prestations.

Art. 5 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.

Art. 6 Entrée en vigueur

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

Certifié conforme

Le chancelier d'Etat : Robert Hensler

TABLE DES MATIÈRES

1. **Contrat de prestations entre l'Etat et les TPG :
rappel de sa vocation, des objectifs poursuivis et des
principes adoptés** p. 4
2. **Plan directeur 1999 - 2002 du réseau des transports
publics : quel bilan ? Plan directeur 2003 - 2006 :
quelles perspectives** p. 6
3. **Rapport sur la réalisation de l'offre quantitative et
qualitative 1999 - 2001 des TPG : quel bilan ?** p. 12
4. **Contrat de prestations 2003 - 2006 : descriptif de la
mesure de l'offre qualitative escomptée** p. 19
5. **Plan financier pluriannuel : historique et perspectives** p. 24
6. **Optimisation de l'exploitation du réseau : la
coordination entre l'OTC et les TPG en matière de
suivi est renforcée** p. 44
7. **Plan directeur des transports publics 2003 - 2006 :
quelle rentabilité des lignes TPG** p. 47
8. **Les adaptations tarifaires privilégiées pour 2003** p. 50
9. **Commentaires, article par article, du contrat de
prestations 2003 - 2006 (en comparaison avec le
contrat de prestations 1999 - 2002)** p. 66
10. **Conclusion : L'Etat doit soutenir les TPG dans la
poursuite des efforts de modernisation et de
développement entrepris en leur donnant les moyens
de faire face aux demandes d'extension de l'offre
volontariste planifiée par la collectivité pour faire
face à l'augmentation de la mobilité attendue** p. 71

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La présente loi a pour but de ratifier le contrat de prestations conclu entre l'Etat et les Transports publics genevois (ci-après les TPG) jusqu'au 31 décembre 2006 et d'arrêter les contributions qui seront versées par l'Etat aux TPG pendant la durée de validité dudit contrat. Copie de ce contrat, de même que de ses annexes, est jointe au présent projet de loi.

1. Contrat de prestations entre l'Etat et les TPG : rappel de sa vocation, des objectifs poursuivis et des principes adoptés

Le contrat de prestations vise à conférer aux TPG une autonomie de gestion accrue.

Par la simplification des procédures budgétaires apportée par cette approche, les TPG ont connaissance des montants qui leur sont attribués pour une période pluriannuelle de quatre ans, pendant laquelle ils ont réellement la compétence et les moyens d'assurer le niveau de service en matière de transport préalablement défini avec l'Etat, et de concrétiser les stratégies mises en place dans le but d'améliorer le service à la clientèle.

D'une certaine manière, l'Etat est le commanditaire des offres de transport, le contrat de prestations l'instrument de conduite et l'enveloppe financière accordée l'instrument de gestion, ces deux derniers éléments étant fondamentaux pour garantir le succès des réformes engagées depuis 1996, première année pendant laquelle les TPG ont été au bénéfice des outils de conduite et de gestion mentionnés ci-avant.

En contrepartie de l'autonomie de gestion accordée par les autorités, les TPG doivent apporter la preuve du respect des objectifs stratégiques fixés. Il leur appartient en revanche de fixer eux-mêmes leurs objectifs opérationnels, leur permettant de maîtriser la gestion courante de leur entreprise, principalement au moyen de tableaux de bord.

Au moment de l'élaboration du contrat de prestations 1996 - 1998, peu d'expériences analogues avaient pu servir à modéliser cet acte d'engagement de l'Etat visant à responsabiliser davantage les entreprises publiques prestataires de services. A l'époque, le cas des TPG était considéré en quelque sorte comme un « cas test ». Depuis, l'expérience aidant, l'outil a été

amélioré progressivement. Ainsi, le contrat de prestations 1999 - 2002 a connu de nombreux ajustements, notamment dans la mesure des indicateurs de performance, aussi bien quantitatifs que qualitatifs.

Le contrat 2003 - 2006 soumis à ratification a également été élaboré avec la constante préoccupation de tenir compte de l'expérience acquise au cours des dernières années, des remarques formulées lors de l'examen des comptes par l'inspection cantonale des finances, de même que des bilans intermédiaires effectués annuellement sur la base des résultats obtenus en fonction des objectifs assignés. Des travaux d'investigation sont en cours au sujet de la formalisation d'une référence indiquant plus précisément dans quelles circonstances le contrat est intégralement respecté ou non par les parties.

Les travaux préparatoires liés au contrat de prestations 2003 - 2006 ont été basés sur le principe de la symétrie de raisonnement, élément indispensable pour préserver l'intérêt des deux parties, en respectant également le principe de base de l'enveloppe budgétaire et de la prise de risques, de même que des avantages qui l'accompagnent.

Il a également été tenu compte de l'environnement dans lequel se situent maintenant les TPG dans le monde des transports et des nouvelles technologies et méthodes de gestion à disposition, qui permettent notamment de recourir à des instruments éprouvés contribuant à l'amélioration de la mesure de la qualité des prestations offertes, pour le plus grand bien des consommateurs / contribuables.

Le contrat de prestations 2003 - 2006 est basé, quant aux objectifs assignés aux TPG et à l'enveloppe budgétaire correspondante, sur le projet de plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics, lequel a fait l'objet d'un rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil le 27 mars 2002 (RD 440). Il repose en particulier sur le contenu de la résolution adoptée par le Grand Conseil le 20 septembre 2002 à cet effet et qui soutient le scénario privilégié par le Conseil d'Etat, à l'appui d'exigences formulées en matière de complémentarité des modes de transport.

Le Conseil d'Etat a adopté formellement le contrat de prestations 2003 - 2006 et le plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics (annexe 2) le 2 octobre 2002. La teneur du contrat correspond au texte soumis à ratification, annexé au présent projet de loi (annexe 1).

Ce contrat de prestations définit pour l'essentiel :

- l'offre des TPG ;
- la manière dont la réalisation de cette offre est contrôlée ;

- les conséquences en cas de modification de l'offre ;
- les prestations que l'Etat doit fournir.

2. Plan directeur 1999 - 2002 du réseau des transports publics : quel bilan ?

Plan directeur 2003 - 2006 : quelles perspectives ?

L'office des transports et de la circulation (OTC) a été chargé d'établir un bilan du plan directeur 1999 - 2002 et un rappel des perspectives du plan directeur des transports publics 2003 - 2006.

2.1. Plan directeur 1999 - 2002 : rappel des perspectives

2.1.1. Offre de transport

Le plan directeur 1999 - 2002 n'avait pas d'objectif chiffré de développement de l'offre de transports publics. Il prévoyait la réalisation des extensions tram de Sécheron et des Acacias, la réorganisation des lignes urbaines principales (concept des axes) et la restructuration du réseau régional (pour des raisons de contraintes budgétaires).

Les horaires devaient être modifiés sur les axes en périodes de pointe et en heures creuses.

D'autres projets de réalisation étaient prévus dans ce plan directeur, tels que :

- l'acquisition de nouveau matériel roulant. Le renouvellement d'autobus articulés était prévu, tout comme une tentative de transformer des trolleybus en « méga-trolleybus » et l'éventualité d'acheter des bus « bi-modes »;
- une campagne d'image pour renforcer l'image des transports publics auprès des jeunes;
- le renouvellement des distributeurs de titres de transport.

2.1.2. Aspects financiers

Les subventions cantonales avaient été arrêtées aux montants suivants (en F), dans l'avenant au contrat de prestations 1999 - 2002 (sans tenir compte des indemnités pour les adaptations tarifaires) :

1999	2000	2001	2002
100,7 millions	101,2 millions	102,7 millions	104,2 millions

S'agissant des subventions fédérales du trafic régional, une baisse de celles-ci était attendue en raison du programme de stabilisation des dépenses fédérales décidé par le Conseil fédéral. En conséquence, un montant de 6 000 000 F avait été prévu pour trois ans (2000 : 1 million, 2001 : 2 millions F, 2002 : 3 millions F) dans les prévisions budgétaires de l'Etat.

Les produits du transport avaient été estimés (en F) à :

1999	2000	2001	2002
79,3 millions	81,3 millions F	84,3 millions F	86,9 millions F

2.1.3. Aspects qualité

Un important volet qualité a complété le contrat de prestations 1999 - 2002, en vue de mesurer plus précisément les performances des TPG, par le biais d'objectifs quantitatifs et qualitatifs mesurables plus étendus, alors que rien n'était prévu dans le plan directeur en tant que tel.

2.2. Plan directeur 1999-2002 : quel bilan ?

2.2.1. Offre de transport

Extensions des lignes de tram

Les sections Sécheron et Acacias n'ont pas pu être mises en service, en raison de retards liés aux procédures.

Concept des axes

Le réseau urbain principal a été réorganisé sur une partie des axes de pénétration au centre-ville. Un renforcement de l'offre en période de pointe a été réalisé. L'intervalle de passage entre les convois est passé de 6 minutes environ à 3 - 4 minutes, de manière homogène sur les axes concernés. Par contre, l'offre a été réduite en heures creuses.

Réseau secondaire

Pas de modification relevante durant le plan directeur 1999 - 2002.

Réseau suburbain

Une restructuration devait être mise en place pour comprimer les charges d'exploitation. Finalement, seule la ligne E a été légèrement modifiée. Cette restructuration, mal ressentie, a incité l'Etat et les TPG à ne pas poursuivre dans cette direction. L'offre de la ligne E a dû être renforcée l'année d'après, avec le financement des communes concernées.

Matériel roulant

Seule l'acquisition de nouveaux autobus Volvo a été réalisée, durant l'année 2001. La mise en service de « méga-trolleybus » et de bus « bi-modes » a été abandonnée, faute de produit disponible sur le marché.

Campagne d'image

Une campagne de publicité, sous forme de portrait, a été lancée durant l'année 2001.

2.2.2. Aspects financiers

La mise en place du concept des axes a nécessité l'octroi d'une rallonge budgétaire au budget prévu dans le contrat de prestations 1999 - 2002. Celle-ci était d'autant plus nécessaire que les économies planifiées sur le réseau régional ne se sont pas réalisées. Les montants additionnels de 1 500 000 F en 2001 et de 3 000 000 F en 2002 ont été alloués pour le développement de l'offre aux TPG.

Les montants des subventions fédérales du trafic régional n'ont pas été réduits autant que prévu, en raison des efforts conjugués de l'OTC et des TPG.

Les montants suivants ont été versés aux TPG par la Confédération :

1999	2000	2001	2002
8,2 millions F	7,7 millions F	7,6 millions F	6,6 millions F

Les produits TPG du transport ont atteint les montants suivants (hors taxe) :

1999	2000	2001	2002
78,7 millions F	79,6 millions F	79,6 millions F	Pas disponible

En raison du refus du canton d'adapter les tarifs en 1999, puis en 2001, les trois entreprises de transport TPG, CFF et SMGN (Société des Mouettes Genevoises Navigation SA) ont dû être indemnisées pour les pertes de recettes. Ces indemnités sont précisées dans le contrat de prestations Unireso (Communauté tarifaire intégrale).

Les montants (en F) figurent ci-après, pour Unireso, selon la clé de répartition des recettes entre opérateurs :

	1999	2000	2001	2002
Total Unireso	2,67 millions	2,67 millions	3,45 millions	4,8 millions
Part TPG	2,51 millions	2,51 millions	3,24 millions	4,51 millions
Parts CFF et SMGN	0,16 million	0,16 million	0,21 million	0,29 million

L'offre et la fréquentation ont évolué comme suit sur le réseau TPG :

	1999	2000	2001	2002
Offre (places x km) ¹	1 619 millions	1 589 millions	1 638 millions	Pas disponible
Fréquentation (voyageurs x km)	254 millions	258 millions	264 millions	Pas disponible

2.2.4. Aspects qualité

L'évaluation des objectifs qualité du contrat de prestations 1999 - 2002 des TPG qui ont évolué favorablement a été entreprise par l'Inspection cantonale des finances (ICF). Il en ressort une amélioration continue de la démarche qualité de l'entreprise, même si plusieurs indicateurs doivent encore être affinés et précisés dans le prochain contrat de prestations des TPG.

¹ Le ratio de 4 places/m² est utilisé.

2.3. Plan directeur 2003 - 2006 : quelles perspectives ?

Ce nouveau plan directeur prévoit un renforcement général de l'offre des transports publics de l'ordre de 20 %. Cet objectif, issu des projections de croissance de la population et des déplacements à l'horizon 2020, est nécessaire pour garantir une mobilité de la population au moins équivalente à celle d'aujourd'hui.

Cet accroissement de l'offre est à réaliser avec :

- le **report de projets** prévus au plan directeur 1999 - 2002 : finalisation du concept des axes sur les pénétrantes Meyrin, Acacias et Gradelle, réalisation des extensions des lignes de tram sections Sécheron et Acacias et généralisation du concept des axes sur les pénétrantes au centre-ville ;
- des **adaptations des cadences** ;
- des **projets ponctuels** de restructuration de lignes.

Les infrastructures lourdes de transports publics telles que le Raccordement ferroviaire Cornavin – Annemasse via La Praille – les Eaux-Vives (CEVA) et les extensions du réseau de lignes de tramway sont prises en considération dans ce plan directeur, même si leur réalisation est prévue au-delà de 2006.

Plusieurs mesures d'accompagnement ont été identifiées pour permettre à ce nouveau plan directeur de développer ses effets. Il s'agit notamment de l'optimisation des circulations des bus / tram sur le réseau, par la modernisation de la signalisation lumineuse et la réalisation d'aménagements.

Un management qualité et un contrôle financier seront mis en place pour évaluer continuellement les performances de ce plan directeur.

Dans ce cadre, l'évolution de l'offre 2003 - 2006 des TPG, selon les principes arrêtés et avec l'augmentation de l'offre qui en résulte, est estimée en tenant compte de l'augmentation du nombre de conducteurs (TPG et sous-traitance) présentée ci-après.

	Etat 2002		2003	2004	2005	2006	
TPG	781	88%	811	826	841	841	83%
Sous-traitants	109	12%	127	145	163	176	17%
TOTAL	890	100%	938	971	1004	1017	100%
Evolution	100%		105%	109%	113%	114%	

N. B. Pour la conversion des montants inscrits dans le plan financier quadriennal TPG en conducteurs et sous-traitants, il est admis que les charges salariales représentent le 75 % des charges et qu'un conducteur équivaut à 85 000 F HT.

Il est par ailleurs admis dans le tableau ci-après que les nouveaux conducteurs TPG augmentent proportionnellement l'offre des TPG et qu'il en va de même pour les sous-traitants. Il est aussi tenu compte du nombre de places supplémentaires obtenues par une utilisation de véhicules de plus grande capacité.

Cette mesure est déjà partiellement décidée avec les extensions tram sections Sécheron et Acacias. Elle doit être complétée en sous-traitant plus de lignes secondaires et régionales avec des autobus de 70 places et en augmentant la part des véhicules articulés de 110 places pour l'exploitation des lignes urbaines principales par les TPG.

Augmentation de l'offre
[en places x kilomètres par mois]

	Etat 2002		2003	2004	2005	2006	
TPG	131'397'597	92%	136'444'880	148'696'318	158'471'222	158'471'222	90%
Sous-traitants	11'268'816	8%	13'129'721	14'990'627	16'851'532	18'195'519	10%
Total	142'666'413	100%	149'574'601	163'686'945	175'322'754	176'666'741	100%
Evolution	100%		105%	115%	123%	124%	

N. B. Offre sur Suisse sans les compléments scolaires

L'augmentation de l'offre est ainsi réalisée grâce à l'augmentation du nombre de véhicules à grande capacité et à l'augmentation de la sous-traitance. Le renforcement de l'offre ainsi estimé englobe aussi l'adaptation des temps de parcours aux conditions de circulation. Pour 2003, cette adaptation absorbera une part de 40 à 50 % du budget dévolu à l'augmentation de l'offre. L'objectif consiste à renverser la tendance dès 2004. Dans cette perspective, les projections financières réalisées doivent permettre la mise en place du plan directeur 2003 - 2006 des transports publics s'agissant des TPG.

2.4. Conclusion

Le plan directeur 1999 - 2002 n'a pas été réalisé dans sa totalité comme prévu, notamment pour des raisons indépendantes des volontés du canton et des TPG.

Des rallonges financières ponctuelles ont dû être allouées aux TPG pour mettre en service les adaptations de l'offre pourtant planifiées dans le plan directeur 1999 - 2002, notamment en raison des économies qui n'ont pas pu être réalisées sur le réseau suburbain.

Le montant des subventions cantonales décidé dans le contrat de prestations n'a pas permis d'assurer une réelle croissance de l'offre de transports publics. Les moyens financiers prévus se sont avérés insuffisants pour la mise en service intégrale de ce plan directeur. Ainsi, la réalisation totale du concept des axes, tel que prévu, n'a financièrement pas été possible. Cela étant, un étalement dans le temps de cette mise en œuvre accompagnée de profonds remaniements organisationnels propres aux TPG et pour la clientèle n'est pas un problème en soi.

Pour la mise en service de la première étape du concept des axes, en juin 2001, une rallonge budgétaire de 4,5 millions F a dû être décidée. Ce montant restant insuffisant, les augmentations de cadences en périodes de pointe prévues n'ont pu être réalisées qu'en réduisant l'offre en heures creuses.

De plus, les économies attendues de la restructuration du réseau régional, qui n'a pas été réalisée, n'ont pas permis de dégager les moyens financiers attendus.

L'incidence des mises en œuvre décrites ci-avant sur l'évolution du trafic voyageurs est difficile à définir, d'autant plus que les principales modifications ont eu lieu simultanément à l'introduction de la Communauté tarifaire intégrale Unireso.

Globalement, une légère progression de la fréquentation est observée depuis 1998 et, consécutivement, une augmentation des recettes du transport. Il est cependant encore trop tôt pour déterminer les causes propres à cette progression : mise en service du concept des axes en juin 2001, introduction d'Unireso en juillet 2001, meilleure gestion de la circulation automobile et du parcage, relance économique, etc.

Enfin, l'accroissement des coûts d'exploitation provoqués par la mise en service des lignes de tram sections Sécheron et Acacias n'avait pas été intégré dans le contrat de prestations 1999 - 2002 (évalué alors à 3 millions F), en raison d'incertitudes quant aux dates de mise en service. En réalité, nous assistons maintenant à un simple report sur le plan directeur et le contrat de prestations 2003 - 2006.

3. Rapport sur la réalisation de l'offre quantitative et qualitative 1999 - 2001 des TPG : quel bilan ?

Conformément aux exigences du contrat de prestations, les TPG ont présenté de 1999 à 2001 un rapport sur la réalisation de l'offre qualitative et

quantitative. Ces rapports ont permis de démontrer la réalisation des objectifs fixés dans les annexes au contrat de prestations. Ce deuxième contrat a connu une grande évolution de la mesure de qualité de service par la définition du service selon la norme AFNOR (Association Française de Normalisation) XP50. Ainsi les TPG sont novateurs en Suisse et réaffirment leur volonté de transparence et de communication des résultats de qualité.

3.1. Les objectifs quantitatifs

Le contrat de prestations 1999 - 2002 avait instauré un nouveau mode de décompte des places-kilomètres offertes. Pour chaque nouvel horaire l'offre moyenne par type de jour, par mode de traction et par type de ligne, était définie par l'annexe 6 au contrat. Cette définition correspond par période horaire à la réalisation du plan directeur selon l'annexe 7 du contrat. L'offre de base de comparaison à l'offre réalisée était l'offre acceptée chaque année par le Conseil d'administration de l'entreprise et avalisée par un arrêté du Conseil d'Etat.

3.1.1. Les résultats horaire 1999 / 2000 / 2001

Sur les 3 années, l'offre planifiée pour l'ensemble du réseau a été respectée, voire dépassée pendant l'horaire vacances.

Résumé des écarts entre l'offre planifiée et l'offre réalisée

Dans le tableau ci dessous, l'offre de l'horaire vacances réalisée est exprimée en % par rapport à l'offre de l'horaire normal planifiée. Le contrat de prestations autorise une diminution d'offre maximum de 25 % pendant les périodes vacances par rapport à une période d'horaire normal.

	Jour ouvrable	Samedi	Dimanche
1999 horaire normal	0,0 %	-0,1 %	+0,4 %
1999 horaire vacances	-11,8 %	-3,5 %	+0,1 %
2000 horaire normal	+ 0,3 %	- 0,4 %	0,0 %
2000 horaire vacances	- 9,8 %	- 5,1 %	+0,1 %
2001 horaire normal	+ 0,4 %	+0,4 %	0,0 %
2001 horaire vacances	- 9,7 %	- 2,8 %	- 0,2 %

Commentaires sur les écarts entre l'offre planifiée et l'offre réalisée

a) Horaire normal : jour ouvrable

En 2000, l'offre réalisée pour l'ensemble du réseau a dépassé l'offre planifiée de 0,3 %, avec les variations d'offre suivantes :

- une offre inférieure de 0,9 % par rapport à la valeur planifiée sur les lignes principales autobus. En effet, l'étape du 28 mai 2000 prévoyait de mettre en service un renfort d'autobus articulés sur la ligne 1. Ce renfort a été effectif depuis le début 2001 seulement, à cause du retard de livraison des nouveaux autobus articulés ;
- une offre supérieure de 2,1 % sur les lignes secondaires par la création de la ligne 44 en remplacement de la ligne H ;
- une offre supérieure de 3,8 % sur les lignes régionales autobus, avec le renfort d'offre sur les lignes V et Z, par le remplacement pour certaines courses respectivement d'autobus 70 places par des autobus articulés 110 places et de minibus 15 places par des autobus 70 places.

En 2001, l'offre moyenne journalière réalisée pour l'ensemble du réseau est supérieure à l'offre planifiée, par l'introduction dès septembre 2001 sur la ligne 12 de convois de tram de 53 m. En moyenne journalière, ce sont 2 convois qui parcourent 400 km avec une offre supplémentaire de 65 places, soit 26 000 places/kilomètres offertes, représentant +2,1 % sur les lignes principales trams.

b) Horaire normal : samedi

En 2000, l'offre réalisée les samedis est légèrement inférieure de 0,4 % à l'offre planifiée. Cet écart vient principalement de l'offre sur le réseau régional, inférieure de 4,3 %. Pour cet horaire, les lignes S, W et X sont, selon le principe Telebus, « sur demande », et ne sont pas prises en considération dans l'offre réalisée.

En 2001, l'offre moyenne journalière réalisée les samedis est supérieure à l'offre planifiée de 0,4 %. La période mesurée étant de septembre à décembre, cette augmentation s'explique par l'offre supplémentaire mise à disposition sur toutes les lignes le 22 septembre 2001, lors de la journée sans voiture.

c) Horaire normal : dimanche et jours fériés

L'offre réalisée est égale à l'offre planifiée pour tous les types de lignes.

d) Horaire vacances

Selon le contrat de prestations, l'offre pendant les périodes de vacances peut être inférieure de 25 %. Pour la période 1999 - 2001, les diminutions moyennes d'offre réalisées sont en deçà du maximum autorisé, soit :

- jour ouvrable :	- 10 %
- samedi :	- 3 %
- dimanche :	0 %

A la demande de l'ICF, dans son rapport de contrôle du contrat de prestations pour l'exercice 1999, observation 4.2, l'annexe 1 page 6 « offre quantitative en kilomètres productifs » complète le rapport de réalisation de l'offre quantitative. Cette demande permet une meilleure compréhension de l'évolution de l'offre en places x kilomètres offerts, vue soit par le type de véhicule affecté à une ligne, soit par le nombre de kilomètres parcourus.

3.1.2. Le respect des étapes du plan directeur

Le contrôle 2000 de l'ICF a fait ressortir que le contrat de prestations pourrait se limiter pour l'offre quantitative à la définition des étapes du plan directeur et une quantité d'offre en places kilomètres offertes totales annuelles par ligne, cette dernière pouvant comme actuellement faire l'objet d'un avenant annuel actualisé en fonction de la réalisation des étapes du plan directeur.

L'évolution de l'offre réalisée sur la période 1999 - 2001 se présente selon le tableau ci-après :

	Jour ouvrable		Samedi		Dimanche	
	Offre réalisée en places x km offertes	Evolution en % (0 = base 1999)	Offre réalisée en places x km offertes	Evolution en % (0 = base 1999)	Offre réalisée en places x km offertes	Evolution en % (0 = base 1999)
1999 horaire normal	5'048'833	-	3'541'067	-	2'624'632	-
1999 horaire vacances	4'454'323	-	3'421'200	-	2'615'254	-
2000 horaire normal	5'050291	0,0 %	3'514'208	-0,8 %	2'598'017	-1,0 %
2000 horaire vacances	4'545'544	2,0 %	3'349'686	-2,1 %	2'601'270	-0,5 %
2001 horaire normal	5'354'001	6,0 %	3'645'448	-0,3 %	2'703'451	3,0 %
2001 horaire vacances	4'815'369	8,1 %	3'530'460	3,2 %	2'698'598	3,2 %

Ce tableau permet de vérifier les grandes orientations données par le plan directeur à l'offre de transports. En effet, 1999 et 2000 ont été des années de transition, avec des rationalisations de l'offre de transport entraînant une stagnation de l'offre, en mettant à disposition des clients des véhicules de plus petites tailles sur des lignes secondaires et régionales, mieux adaptés au taux d'utilisation de ces lignes. 2001, avec la mise en œuvre du réseau Constellation, démontre l'impact sur l'offre globale de l'objectif de renforcement de l'offre sur les axes pénétrants. Les détails de ces évolutions de l'offre se retrouvent dans les rapports de gestion des années concernées.

3.2. Les objectifs qualitatifs

3.2.1. La mesure de satisfaction client

Depuis trois ans, les TPG mesurent en permanence la satisfaction des clients. Les éléments principaux que l'on peut tirer de l'observation des résultats sont les suivants :

a) Sécurité

Après une chute en 2000, due à la campagne de tags dont les TPG ont été victimes, la perception de sécurité par la clientèle est remontée à son niveau de 1999. On sent là un secteur fragile, sur lequel l'effort ne doit pas être relâché.

b) Ponctualité, régularité

La perception varie peu dans l'esprit des clients et se situe à un niveau moyen, à l'évidence perfectible au regard de la priorité que les clients accordent à cette dimension du service.

c) Accessibilité

La mise en œuvre du nouveau réseau Constellation ainsi que la démarche en faveur des personnes à mobilité réduite se traduit d'ores et déjà par une amélioration de l'accessibilité au réseau TPG.

d) Information clientèle

Globalement, la situation s'améliore, notamment pour l'information en cas de perturbations du service.

e) Rapidité

L'examen de la vitesse commerciale à l'heure de pointe du soir montre depuis quatre ans une lente érosion de celle-ci, occasionnée par des encombrements toujours plus difficiles à franchir dans la partie centrale de la ville. Ceci affecte les lignes urbaines principales, mais aussi certaines lignes régionales, comme la D et la F, par exemple. Cependant, en 2001, grâce à la mise en place du nouveau réseau Constellation, la vitesse commerciale s'est améliorée pour la première fois depuis plusieurs années.

f) Propreté

La note concernant les véhicules reste faible, car particulièrement pénalisée par les tags et les détritrus. Celle concernant les arrêts est catastrophique et un véritable plan d'actions « propreté des arrêts » doit être entrepris, avec les communes.

g) Accueil

L'amélioration est continue sur 3 ans et atteint des scores excédant toujours largement – ou égalant dans le cas des contrôleurs – la satisfaction moyenne des clients sur le service offert.

h) Confort

Il est en nette progression, vraisemblablement du fait de l'entrée en service des autobus articulés Volvo.

Dans l'ensemble, le score global de satisfaction des clients s'améliore lentement sur 3 ans. Cependant, ce score de 59 en 2001 laisse encore une place à l'amélioration.

3.2.2. La performance de l'entreprise

L'observation des mesures de performance et le recensement des situations inacceptables vécues par la clientèle permettent de dégager le portrait suivant :

En ce qui concerne **la sécurité**, le nombre de plaintes recensées concernant un style de conduite brutal a augmenté de façon importante de 2000 à 2001. Parallèlement, on a assisté à une augmentation lente du nombre des accidents et des chutes de voyageurs dans les véhicules. Ceci doit amener l'Etat et les TPG à revoir de façon très attentive les temps de parcours sur plusieurs lignes et à redoubler d'efforts pour que des aménagements de voirie, de carrefours ou l'installation de voies réservées nouvelles permettant de faciliter la progression des véhicules dans une circulation sans cesse croissante, soient envisagés concrètement.

Le nombre de situations inacceptables concernant **la ponctualité** a peu varié et concerne pour les $\frac{2}{3}$ des avances à l'horaire de plus d'une minute. L'analyse des perturbations de plus de 6 minutes sur le réseau met en évidence que les causes des retards sont majoritairement imputables à la circulation et les accidents avec ou sans implication des TPG. En outre, on assiste depuis 3 ans à une érosion régulière de la ponctualité et de la régularité, même si les résultats obtenus excèdent toujours largement les objectifs fixés.

L'autre point noir en matière de performance concerne **la propreté** des installations et des véhicules. Si la situation s'est améliorée en 2001 en ce qui concerne les véhicules, elle s'est en revanche encore dégradée en ce qui concerne les arrêts. Ce constat doit inciter à la mise en œuvre d'un plan d'actions avec les communes concernées. Ce constat rejoint celui fait en termes de satisfaction.

Les actuels indicateurs de performance doivent s'orienter sur la norme EN 13816 CEN (Comité Européen de Normalisation) et vers une traduction

beaucoup plus systématique des incidences clients réelles des défauts de performance constatés.

3.3. Conclusion

La mesure et la publication de ces objectifs ont permis à l'Etat de s'assurer de la bonne réalisation par les TPG de l'offre quantitative et qualitative, mais aussi à tous les collaborateurs de l'entreprise de se familiariser avec la mesure de la qualité et d'en comprendre l'importance dans l'objectif d'amélioration permanente. Les récents échanges internationaux et l'évolution donnée aux mesures qualitatives dans le contrat 1999 - 2002 positionnent les TPG à la pointe de la mesure de la qualité de service dans le domaine des transports publics.

4. Contrat de prestations 2003 - 2006 : descriptif de la mesure de l'offre qualitative escomptée

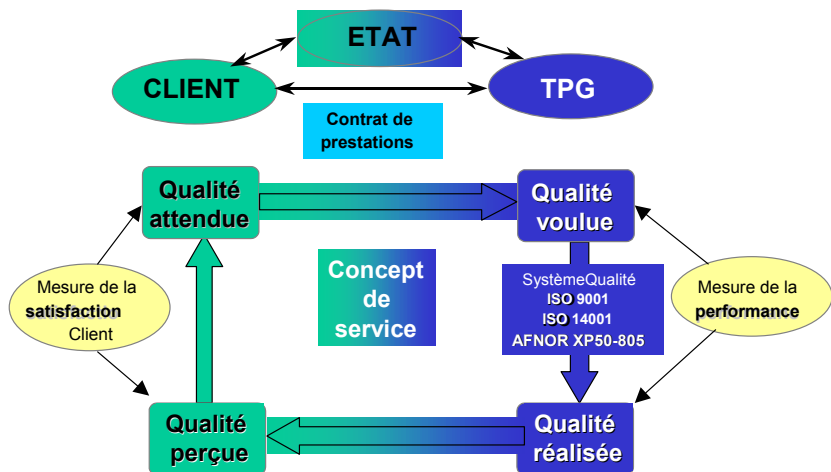
4.1. Introduction

La mesure de la qualité est définie selon les critères déterminés par les tableaux selon les annexes 1/1 à 1/6 du contrat de prestations. Ce tableau est représentatif de l'appréciation de la qualité de transport, conformément au système de mesure de qualité selon la norme européenne CEN EN13816. Pour chaque critère, la qualité attendue par le client, celle visée par les TPG et les indicateurs de mesure associés, doivent être définis et homogènes.

4.2. Méthodologie (extrait de la norme EN13816 – 2002)

4.2.1. Le cycle de la qualité

La norme se fonde sur le concept du cycle de la qualité de service. Les principes généraux de ce cycle sont décrits dans le présent article et illustrés à la figure ci-dessous.



Le rapport entre les quatre points de vue distincts de la qualité d'un service de transport public de voyageurs est fondamental. Ne pas tenir compte des différences qui peuvent exister entre eux, même lorsqu'ils s'appliquent à un même service, risque d'entraver notablement les efforts entrepris par l'opérateur pour que la qualité du service réalisée corresponde à celle recherchée par les utilisateurs.

Les différents éléments et liens qui constituent le cycle de la qualité sont expliqués ci-après.

4.2.1.1 Qualité de service attendue

Il s'agit du niveau de qualité explicitement ou implicitement recherché par le client. Le niveau de qualité peut être considéré comme la somme d'un certain nombre de critères de qualité pondérés. Le poids relatif de ces critères peut être évalué par une analyse qualitative.

4.2.1.2 Qualité de service voulue

Il s'agit du niveau de qualité que les acteurs responsables du service ont pour objectif de fournir aux clients. Il se définit en fonction du niveau de qualité attendu par les clients, des pressions externes et internes, des contraintes budgétaires et techniques, des performances des concurrents.

Quand on définit les objectifs de service à rendre, il faut considérer les facteurs suivants :

- une définition concise du service de référence, par exemple :
 - nous voulons que nos clients voyagent sur des lignes qui sont à l'heure (c'est-à-dire dont le retard ne dépasse pas 3 min) ;
 - nous voulons fournir une réponse rapide aux commentaires et réclamations des clients (c'est-à-dire une réponse dans les 10 jours ouvrés) ;
- un niveau de réalisation, c'est-à-dire un pourcentage (estimé ou calculé) de clients bénéficiant du service de référence, par exemple : 98 % de nos voyageurs sont transportés à l'heure ;
- un seuil d'inacceptabilité. Chaque fois que ce seuil est atteint, le service est considéré comme non rendu, des actions correctives immédiates doivent être prises, elles peuvent comprendre un service de remplacement ainsi que l'indemnisation des clients.

4.2.1.3 Qualité de service réalisée

Il s'agit du niveau de qualité assuré au quotidien. La qualité réalisée est mesurée du point de vue des clients. Ce n'est pas simplement une évaluation technique montrant qu'un processus a été accompli, ainsi la ponctualité se mesure-t-elle par la gêne occasionnée pour le voyageur qui attend et non pas en comptabilisant les retards : par exemple, dans un système programmé où les véhicules roulent à 10 min d'intervalle, si le premier véhicule est en retard de 10 min, les mesures indiquent que tous les véhicules sont en retard de 10 min, alors que seuls les voyageurs du premier véhicule sont retardés, les voyageurs des véhicules suivants bénéficieront d'horaires normaux.

Note : En pratique, cela peut ne pas être toujours le cas, notamment lorsque des correspondances sont impliquées.

4.2.1.4 Qualité de service perçue

Il s'agit du niveau de qualité perçu par le client. La perception de la qualité réalisée dépend, pour le client, de son expérience personnelle du service ou des prestations qui lui sont associées, des informations concernant le service provenant des acteurs responsables du service, d'autres sources ou de son entourage personnel.

4.2.1.5 Les écarts entre les quatre carrés du cycle de la qualité de service peuvent se décrire de la manière suivante :

L'écart entre la « qualité attendue » et la « qualité voulue » exprime la capacité des acteurs responsables du service à orienter leurs efforts vers les domaines qui sont importants pour les clients.

L'écart entre la « qualité voulue » et la « qualité réalisée » est une mesure de l'efficacité des acteurs responsables du service à atteindre leurs objectifs.

Parfois, la qualité perçue ressemble peu à la qualité réalisée. La qualité perçue peut être mesurée par le biais d'enquêtes (mesures sans étalon). L'écart entre qualité réalisée et qualité perçue dépend de la connaissance qu'a le client du service réalisé et de son expérience personnelle ou rapportée du service et/ou de son milieu culturel et social.

L'écart entre la « qualité attendue » et la « qualité perçue » reflète le degré de satisfaction du client.

4.2.1.6 L'application des principes de cycles de la qualité à un plan de management de la qualité implique :

- la définition et l'évaluation des attentes explicites et implicites du client ;
- la spécification d'un service viable et réalisable en tenant compte de ces attentes (par exemple, en spécifiant un service de référence, un niveau d'exigence et un seuil d'inacceptabilité) et, le cas échéant, en informant les clients sur ce sujet ;
- la réalisation d'un service conforme aux spécifications (mesure des performances et actions correctives comprises) ;
- la communication des résultats aux clients, le cas échéant ;
- la mesure de la satisfaction des clients ;
- l'analyse des résultats et la mise en œuvre des actions correctives nécessaires.

4.3. Critères de qualité

La qualité globale du transport public de voyageurs est constituée d'un grand nombre de critères. Ces critères représentent le point de vue du client sur le service fourni. Dans cette norme, ils sont divisés en 8 catégories.

Les catégories 1 et 2 décrivent l'offre de transport de voyageurs dans des termes plus généraux, les catégories 3, 4, 5, 6 et 7 fournissent une description

détaillée de la réalisation du service; la catégorie 8 décrit l'impact environnemental sur la collectivité en général.

1. Offre de service

Description du service offert en termes de zone géographique desservie, d'horaires, de fréquence et de mode de transport;

2. Accessibilité

Accès au système de transport de voyageurs y compris l'interface avec d'autres modes de transport;

3. Information

Mise à disposition systématique de tous les renseignements concernant le système de transport de voyageurs nécessaires aux voyageurs pour programmer et effectuer leurs déplacements;

4. Temps/durée

Aspects relatifs aux temps nécessaires pour programmer et effectuer des déplacements;

5. Attention portée au client

Éléments de service introduits pour assurer la meilleure adéquation possible entre le service de référence et les attentes de chaque client;

6. Confort

Éléments de service introduits dans le but de rendre les déplacements en transport de voyageurs relaxants et agréables;

7. Sécurité

Sentiment de sécurité ressenti individuellement par chaque client, procuré par les moyens effectivement mis en œuvre et par la communication qui en est faite;

8. Impact environnemental

Effet sur l'environnement de la fourniture d'un service de transport de voyageurs.

5. Plan financier pluriannuel : historique et perspectives

5.1. L'historique 1993 - 2001 mis en perspective avec les exercices 2002 à 2006

L'évolution des résultats financiers des TPG au cours des quatorze années considérées est la suivante :

Millions F	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Produits transp.	79	80	78	80	80	76	79	80	86	87	89	94	99	101
Autres produits	4	4	4	11	12	13	15	15	19	17	23	29	26	23
Prod. financiers	14	13	13	6	6	7	7	8	2	1	0,4	0,4	0,4	0,4
Contribut. Etat	105	106	102	102	102	102	103	104	109	117	129	138	148	157
TOTAL	202	203	197	199	200	198	204	207	216	223	241	261	273	282
Personnel	126	126	127	129	129	132	134	137	143	150	161	167	171	174
Frais Généraux.	34	39	39	41	43	41	42	43	48	45	51	61	64	66
Amortissements	20	19	18	19	19	17	18	18	18	19	21	25	29	34
Frais financiers	17	15	14	8	8	9	9	9	7	7	7	8	9	11
TOTAL	197	199	198	197	199	199	203	207	216	221	239	260	274	286
Chiffres														
Effectif	1337	1302	1286	1312	1324	1314	1298	1286	1302	1312	1344	1360	1376	1376
Frais véhicules	15	16	16	17	16	14	15	16	19	17	18	23	20	21
Sous-traitance	8	7	9	9	10	10	10	10	12	13	14	16	18	20

* N. B. : Pour les années 2001 et 2002, la TVA est incluse sur l'ensemble des lignes du compte de résultats. Pour les autres années, la part de TVA non récupérable est inscrite dans les frais généraux.

5.2. Le personnel

C'est le poste le plus important du point de vue budgétaire, puisqu'il représente entre 60 et 70 % des dépenses de l'entreprise. Il est directement lié à l'évolution de l'effectif, à l'évolution de l'indice genevois des prix à la consommation et aux statuts du personnel, dont la dernière version a été introduite au 1^{er} janvier 1999.

L'année 2000 a été celle où l'effectif était le plus bas sur la période de référence, soit 1286 postes en comparaison des 1387 en 1992. De même, l'inflation entre janvier 1993 et décembre 2001 s'est élevée à 11,4 %. Ces éléments réunis ont fait que les charges du personnel ont augmenté de 17 millions F depuis 1993.

5.3. Les frais généraux (biens et services)

Grande stabilité dans l'évolution de ce poste, qui a suivi l'inflation et l'évolution de la sous-traitance du service des lignes. A noter les effets de l'introduction de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de 6,5 % au 1^{er} janvier 1995 (avec effet rétroactif en 1994 pour ce qui concerne les abonnements annuels).

5.4 Les amortissements

Les investissements modestes consentis entre 1993 et 2000 ont contribué à ce que ce poste diminue. En effet, hormis l'acquisition d'autobus en 1994 et l'adjonction d'un troisième caisson aux trams en 1995 / 1996, aucun investissement relatif à l'augmentation du parc des véhicules ou au renouvellement de celui-ci n'a été effectué durant cette période.

Les investissements pour le renouvellement et l'extension du parc ont repris en 2000 / 2001, par l'acquisition de 78 Volvo articulés. Ces investissements de renouvellement continueront à croître au cours des prochaines années, ce qui augmentera de manière conséquente les charges d'amortissements, les prix de renouvellement des véhicules étant largement supérieurs à ce qu'ils étaient au milieu des années 80.

5.5. Les frais et produits financiers (intérêts)

Le capital de 20 millions F de l'entreprise n'ayant pas subi de changement, l'évolution de ces postes a été marquée par un emprunt obligataire de 50 millions F à 6,5 % en 1993, emprunt remboursé par anticipation en 2001. En 1995, il a été remboursé un emprunt de l'Etat de 160 millions F à 6 % contre lequel deux emprunts de 50 millions F chacun à 4,2 % ont été contractés. Cette opération a permis de réduire les frais financiers de l'entreprise et à l'Etat de réduire sa dette.

Ces remboursements d'emprunt ont permis à l'entreprise de réduire les engagements à long terme de 235 millions F en 1993, à 100 millions F en 2001. Au surplus, les 78 Volvo acquis en 2000 / 2001 ont fait l'objet d'un financement sous forme de leasing, représentant un engagement de 33 millions F.

5.6. Les produits du transport

Pas d'adaptation tarifaire majeure, hormis celle qui a suivi l'introduction de la TVA en 1995 pour compenser les charges supplémentaires et celle de mars 1996. Entre-temps, un grand nombre d'avantages ont été introduits en faveur de notre clientèle, que ce soit la carte-famille, les cart@bonus, la Communauté tarifaire d'abonnements (CTGE), qui a précédé la Communauté tarifaire intégrale Unireso, les adaptations et les augmentations de l'offre de transport (Constellation), etc.

5.7. Les autres produits

En augmentation régulière et constante depuis 1993 avant une avancée significative en 1996 suite à une modification de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF), qui a eu pour conséquence une adaptation à la hausse des contributions fédérales pour les lignes régionales.

5.8. La contribution de l'Etat (enveloppe budgétaire)

Elle était de 109 millions F en 1993, soit le même montant qu'en 2001. Entre ces deux années, le chiffre plancher de l'enveloppe budgétaire de l'Etat accordée aux TPG a été de 102 millions F durant les années 1994, 1995, 1996, 1997 et 1998. La contribution de l'Etat a été adaptée :

- en 1999 et 2001, respectivement de 2,670 millions F et de 0,783 million F (demi-année) pour compenser les adaptations tarifaires qui n'ont pas pu être appliquées;
- de 0,5 million F en 2000, 2 millions F en 2001 et 3,5 millions F en 2002, faisant suite à l'avenant N° 1 au contrat de prestations 1999-2002 (amélioration de l'offre de transport, étapes du 30 mai 1999, du 28 mai 2000, du 10 juin 2001).

5.9. Conclusion

Au cours de la dernière décennie, les TPG ont vécu sur les acquis de l'entreprise, en ce qui concerne le parc des véhicules, qui date de la fin des années 80. Ceci a eu pour conséquence une diminution des charges financières par le jeu de remboursements d'emprunts, ainsi qu'une diminution des amortissements. Ceci explique partiellement l'évolution à la baisse des contributions cantonales entre 1992 et 1998, pour atteindre en 2001, le même niveau qu'en 1993. L'adaptation à la hausse en 1996 des

contributions fédérales pour les lignes régionales a également influencé positivement cette évolution.

L'évolution des frais du personnel a pu être contenue dans des limites raisonnables, compte tenu de la diminution de l'effectif de 100 postes entre 1992 et 1995. Depuis cette date, l'évolution est restée stable et les charges du personnel ont suivi une logique liée à l'application du statut du personnel, avec en 1999, l'introduction d'un nouveau statut.

Les résultats d'exploitation enregistrés à ce jour dans le cadre du PFQ 1999 - 2002 correspondent à un bénéfice d'exploitation de 0,413 million F en 1999, dont ¼ restitué à l'Etat, et à une perte d'exploitation de 0,951 million F et 0,155 million F, respectivement en 2000 et 2001, donc sans restitution à l'Etat.

5.10. L'évolution 2003 – 2006

5.10.1. Introduction

Sur la base du plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics, les TPG ont été amenés à étudier différents scénarios financiers. Une simple reproduction des différents volets de ce plan directeur a conduit à un plafonnement de l'enveloppe pluriannuel pour 2006 à 157 millions F, à la demande de la délégation du Conseil d'Etat aux transports. Ce scénario est le résultat d'un réexamen de chacun des postes, qui a permis de réduire l'enveloppe budgétaire pour la ramener à 157 millions F.

Le plan financier retenu correspond par ailleurs à l'adaptation tarifaire proposée par Unireso (cf. chapitre 8).

5.10.2. Le personnel

L'effectif du personnel est directement lié à l'évolution de l'offre de transports, notamment en ce qui concerne l'effectif du personnel de conduite. L'effectif alloué à l'administration et à la maintenance des véhicules a été partiellement adapté, compte tenu d'une attente d'augmentation de la productivité et d'une optimisation des processus d'organisation du travail.

5.10.3. Le parc des véhicules

Le renouvellement de la flotte, principalement des autobus, autobus et trolleybus articulés, est devenu nécessaire, ceci par obsolescence technique.

Le coût de ce renouvellement est bien entendu supérieur à ce qu'il était au milieu des années 80.

Les trams de la série S03 et S04 arrivent à la moitié de leur vie (+ de 15 ans), de même que les trolleybus (+ de 10 ans). Le coût de leur remise à niveau (révisions) est planifié dans les budgets de fonctionnement pour ces prochaines années. Tous ces éléments ont un impact direct sur les coûts de maintenance (révisions), les amortissements et les frais financiers, à savoir, pour ces derniers, que les TPG sont dans l'obligation de contracter de nouveaux emprunts, voire d'opter pour un financement par le leasing.

5.10.4. Les bâtiments et infrastructure du réseau

Il n'a pas été tenu compte d'un éventuel transfert de propriétés des bâtiments du Bachet et de la Jonction, ni d'une éventuelle location. Cependant, il faudra régler le problème des actifs appartenant à l'Etat et figurant dans les comptes des TPG, soit un montant de 6 220 215 F (valeur comptable au 31.12.2002), répartis entre des infrastructures, sous-stations électriques, lignes de contact et galeries. Au surplus, c'est par le biais d'un financement cantonal distinct que sera traitée la question de la construction à prévoir au Bachet-de-Pesay pour accueillir les nouveaux trams.

Il est prévu, à titre provisoire, de louer des espaces de stockage pour les bus à La Praille, au sein du parc immobilier appartenant aux CFF. Cette mesure doit permettre de libérer des espaces au Bachet-de-Pesay en vue d'augmenter la capacité de stockage pour les rames de tramways. Le coût de location est intégré dans les charges d'exploitation des TPG. Cette mesure prendra fin au moment où la halle de stockage planifiée à l'horizon 2007 - 2008 à Meyrin sera opérationnelle.

5.10.5. Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

La mise en œuvre des normes comptables internationales ainsi qu'une meilleure visibilité des comptes de résultats et bilans, notamment dans le but de comparer l'efficacité des TPG versus d'autres compétiteurs, ont conduit à présenter des comptes hors taxe. Dans la mesure où les TPG sont imposés au régime de la TVA forfaitaire depuis 2001 et jusqu'à fin 2005, la charge de TVA est inscrite dans le plan sur la ligne Impôts et Taxes comprise dans le total des biens et services. Enfin, contrairement à 2001 et 2002, la TVA n'apparaît plus sur l'ensemble des lignes du compte de résultats et du bilan dans la mesure où elle est neutralisée sur un seul poste.

Le régime actuel du taux forfaitaire est favorable, pour autant que les investissements sont financés sous forme de leasing car la TVA sur les investissements financés sur fonds propres n'est pas récupérable pour les TPG dans leur régime actuel.

Les TPG mènent actuellement les études nécessaires en vue d'optimiser la TVA.

Dans la construction du plan, il n'a pas été tenu compte d'une modification des taux de TVA sur les 4 ans. Notons également que le plan sur l'année 2006 est construit sur le maintien du régime forfaitaire de la TVA.

5.10.6. L'inflation

Un taux d'inflation de 1 % par année a été retenu comme référence de base.

5.10.7. Normes internationales

La présentation du plan financier intègre pour l'ensemble des charges et produits ainsi que les investissements 2003-2006, la comptabilisation en fonction des normes internationales.

Cependant, pour pouvoir être certifiés, les TPG doivent étudier l'ensemble des postes du bilan au 31.12.2002 et s'assurer que la valeur historique est cohérente avec ces normes.

Ce travail doit être effectué dans les mois à venir par les TPG, et les ajustements éventuels notamment sur les immobilisations et stocks à fin 2002 seront communiqués afin que des décisions puissent être prises en collaboration avec les TPG, concernant la comptabilisation éventuelle de certains éléments constitutifs du bilan au 31.12.2002, dans le compte de résultats.

Le plan financier 2003-2006 ne comprend aucune augmentation ou diminution du compte de résultats, liée à cet effet.

5.11. Investissements

Les investissements présentés dans l'annexe 8/2 sont ceux qui sont nécessaires pour la réalisation du plan directeur et des objectifs fixés dans le contrat de prestations 2003 - 2006.

Pour tenir compte des normes internationales, les règles de comptabilisation suivantes ont été appliquées :

- Est considérée comme immobilisation et donc activable, tout achat de bien matériel, immatériel et financier qui contribue à générer un avantage économique futur pour les TPG et qui permet directement ou indirectement de créer des flux positifs de liquidités et d'équivalents de liquidités ou de réduire des sorties de fonds.
- Ne seront donc pas activées, les types de charges suivantes qui passeront donc dans le compte de fonctionnement :
 - frais d'études et mandats;
 - frais de formation;
 - frais de consultants;
 - frais de publicité et de promotion;
 - frais de maintenance et d'entretien.

Les amortissements qui représentent la consommation de l'immobilisation ont été calculés en fonction de la durée d'utilisation du bien et sont donc fonction de son usure physique prévisible et de son obsolescence.

5.11.1. Les immobilisations corporelles

Les investissements pour cette rubrique concernent les postes suivants :

a) Terrains et bâtiments

Un montant HT de 1,6 million F est prévu dans le plan financier pluriannuel concernant les terrains et bâtiments. Ce montant est lié à la maintenance des bâtiments pour 1,3 million F et 0,3 million F pour l'extension et la mise en conformité des agences de Cornavin et de Rive.

A ce montant, il convient d'ajouter 8,2 millions F, TVA incluse, relatifs à la transformation des bâtiments du Bachet-de-Pesay et de la Jonction, afin de pouvoir accueillir les nouveaux trams nécessaires à l'extension de l'offre. Cet investissement doit faire l'objet d'un projet de loi distinct, l'Etat étant propriétaire de l'infrastructure.

b) Installations et machines

Un investissement de près de 7 millions F est budgété pour la période sous revue. Ces charges sont expliquées notamment par 2,230 millions F pour le remplacement du système de vente des TPG (agences et 100 revendeurs),

1,2 million F pour les distributeurs de titres de transport (nouveaux monnayeurs), 0,557 million F pour le renouvellement des machines à laver les carrosseries, 0,371 million F pour une nouvelle nacelle nécessaire à la gestion des stocks, 0,357 million F et 0,237 million F pour l'installation et machines diverses de l'administration et de la maintenance respectivement, ainsi que 0,278 million F pour une passerelle pour l'entretien des bus.

c) Véhicules de lignes

Près de **171 millions F** y ont été consacrés dans le budget des investissements, **soit 82 % des investissements totaux des TPG** :

- **112 millions F** sont prévus pour le remplacement et / ou le renouvellement de l'offre actuelle :
 - 50 trolleybus pour 57 millions F;
 - 35 autobus pour 16 millions F;
 - 48 autobus articulés pour 28 millions F;
 - outillages divers véhicules pour 0,133 million F;
 - équipement (RCT et comptage voyageurs) pour 11,090 millions F.
- **59 millions F** sont alloués à l'extension de l'offre, comprenant les nouveaux trams
 - 13 trams S05 pour 59 millions F.

Notons qu'à ce montant, il convient d'ajouter les investissements différés des années précédentes, pour un montant de 54,7 millions F relatifs à l'achat de 14 trams.

Conséquences de nouveaux reports pour le renouvellement du matériel roulant

Plusieurs facteurs expliquent les raisons du retard pris dans le renouvellement du matériel roulant et des équipements.

Contrat de prestations 1996 - 1998

Lors de la négociation du premier contrat de prestations pluriannuel, l'Etat souhaitait en priorité contenir, et même revoir à la baisse l'enveloppe budgétaire (ordre de grandeur : 20 millions F / an), en raison de la précarité des finances publiques cantonales à cette époque. L'enveloppe était en

définitive restée fixée sur trois ans à 102 millions F, ce qui équivalait alors à celle de 1995 et était inférieur de 4 millions F à celle de 1994.

Dans ces conditions, il était pratiquement exclu de renouveler une partie, même infime, du parc roulant. Ainsi, seuls des rallongements de trois trams et la révision mi-vie des trolleybus de la série 34 (20 véhicules) ont pu être réalisés. Le renouvellement de la série trolleybus 32 (16 véhicules) amortie en 1995, d'un montant d'environ 15 millions F, n'a pas été réalisé.

Contrat de prestations 1999 - 2002

L'élaboration, puis la négociation du deuxième contrat de prestations pluriannuel ont pour leur part eu lieu au moment des travaux liés à la « Table ronde » initiée alors par le Conseil d'Etat en vue de maîtriser les finances publiques. L'enveloppe budgétaire est ainsi restée presque constante sur les quatre ans, pratiquement au niveau des années précédentes. Les éventuels renchérissements étaient à compenser par des économies d'exploitation, notamment sur le plan du réseau régional. Aucune adaptation tarifaire globale n'a par ailleurs été introduite pendant ce laps de temps, alors que les opérateurs de transport l'avaient pour leur part souhaité. Le manque à gagner en résultant a fait l'objet d'une compensation financière versée annuellement par l'Etat en sus de l'enveloppe budgétaire de base.

C'est sur la base d'un avenant au contrat de prestations, intervenu en 1999, soit alors que l'état des finances publiques cantonales s'améliorait, qu'une rallonge a été octroyée, de l'ordre du demi-million F en 2000, de 2 millions en 2001 et 3,5 millions F en 2002. Ainsi, la mise en exploitation du réseau 2001 « Constellation » a pu être préservée. Cela étant, toute une série d'investissements nouveaux et de renouvellements, énumérée ci-après, n'a pu être planifiée et réalisée avec les moyens mis à disposition :

- le renouvellement de la série trolleybus 32, comportant 16 véhicules (env. 15 millions F) a une nouvelle fois dû être reporté ;
- le renouvellement de la série trolleybus 33, comportant 24 véhicules, amortie en 2002 (env. 29 millions F) avait été reporté au plan financier suivant ;
- le renouvellement des séries 48 et 54 d'autobus Mercedes, comportant 88 véhicules, d'ailleurs amorties en 2000 (env. 40 millions F) est également inscrit seulement dans le plan financier 2003 - 2006.

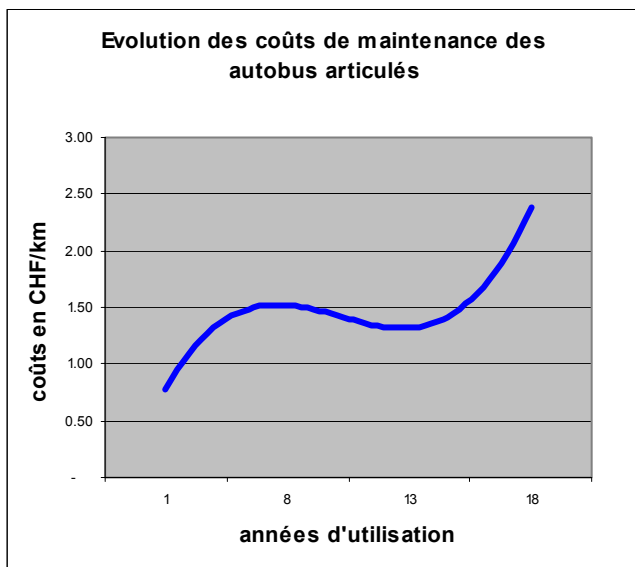
En conséquence, un total d'investissement de l'ordre de 84 millions F a ainsi été repoussé en direction de la période contractuelle 2003 - 2006.

Différemment, il aurait fallu que l'enveloppe budgétaire annuelle soit jusqu'ici majorée d'environ 9 millions F.

Cela étant un important investissement a tout de même été réalisé pendant la période 1999 - 2002. Il s'agit du remplacement de plusieurs petites séries d'autobus amorties et de l'augmentation du parc pour les extensions du réseau. En effet, la série 56 d'autobus VOLVO, comportant 78 véhicules (env. 40 millions F) roule depuis le printemps 2001.

Evolution des coûts de maintenance en fonction de l'âge des autobus articulés

Les TPG et un groupe de travail de l'Union des entreprises de transports publics suisses (UTP), regroupant les plus grands réseaux du pays, ont comparé l'évolution des coûts de maintenance et arrivent à des conclusions identiques. L'étude réalisée a porté sur les autobus articulés, d'une durée de vie de 12 ans. Par extrapolation, il est possible d'identifier les périodes caractéristiques suivantes.



Les deux premières années, les coûts sont faibles par le jeu de la garantie pièces et main-d'œuvre, variable de 1 à 2 ans selon les contrats. De la deuxième à la sixième année (~moitié de vie du véhicule), les coûts augmentent, pour atteindre un pic à moitié de vie avec des grandes révisions.

De la septième à la douzième année (fin de vie du véhicule), il y a une stagnation, voire une légère diminution jusqu'à la fin de vie du véhicule. Au-delà de leur durée de vie, le maintien des véhicules engendre des coûts exponentiels et souvent non maîtrisés dans le temps et de par la nature des pannes. En effet, l'apparition d'usures mécaniques et une présence accrue de la corrosion obligent souvent à des actions pour garantir la sécurité.

Renouvellement de véhicules prévu dans le contrat de prestations 2003 - 2006

Selon les plans d'amortissement et le vieillissement du parc, il est prévu de renouveler les véhicules présentés ci-après.

Nombre	Type	Marque	Série	Années de renouvellement	Années de construction
12	trolleybus articulés	FBW/Hess	32	2004-2006	1975
24	trolleybus articulés	Saurer/Hess	33	2004-2006	1982- 83
48	autobus articulés	Mercedes	54	2004-2005	1988
35	autobus	Mercedes	48	2004-2005	1988
24	autobus	Renault	49	2004-2005	1991

Prévisions au-delà de 2006, basées sur les durées d'amortissement de l'ordonnance fédérale sur la comptabilité des entreprises de transport concessionnaires :

Nombre	Type	Marque	Série	Années de renouvellement	Année de construction
20	trolleybus articulés	NAW I	34	Dès 2008	1987-88
13	trolleybus articulés	NAW II	35	Dès 2012	1992
24	autobus articulés	Mercedes	55	Dès 2007	1994

Risques opérationnels et financiers

Les éléments évoqués ci-après relèvent des risques opérationnels et financiers liés au non-renouvellement des véhicules et non des volets commerciaux et environnementaux. Pour ces derniers, il est évident que les

progrès permanents réalisés pour le confort des voyageurs et le développement durable sont des arguments de poids en faveur du renouvellement des véhicules. Il est aussi important de signaler que le renouvellement indispensable des véhicules permet de répondre aux nouvelles dispositions fédérales en matière d'accès aux transports publics de la part des personnes à mobilité réduite.

Pour ce qui concerne les risques opérationnels, les réserves de véhicules se doivent d'être optimisées. Le nombre de véhicules doit ainsi être limité au strict besoin d'exploitation de l'entreprise. Cela oblige à une forte réactivité et des durées d'immobilisation des véhicules de plus en plus courtes. Conserver les anciennes séries de véhicules place les TPG face à des immobilisations non planifiées, de durée variable, mais allant en s'allongeant. Les raisons sont la défaillance par usure d'organes majeurs, tels que boîtes de vitesses, nez de pont, etc. Au surplus, tous les véhicules doivent bénéficier d'adaptations propres aux TPG, qui génèrent à long terme, si la durée de vie est prolongée, un risque important d'immobilisation par rupture de pièces. Les TPG doivent alors pallier ce problème par leurs propres moyens, rechercher des fournisseurs, ou accepter des délais de livraison importants.

S'agissant des risques financiers, les pièces changées à mi-vie des véhicules (grandes révisions) doivent à nouveau l'être en fin de vie si le renouvellement n'est pas effectué. Ces travaux coûteux n'offrent pas la même garantie de productivité que ceux opérés à mi-vie. Cela s'explique par l'usure des pièces en mouvement et les effets de la corrosion. La commande en grande série pour certaines pièces, imposée par les fournisseurs, génère aussi des coûts qui ne peuvent pas être rentabilisés.

Les consommations de carburant en général augmentent aussi sensiblement lorsque l'on prolonge un véhicule au-delà de sa durée de vie usuelle.

Dès lors, le fait de repousser encore une fois des renouvellements de un à deux ans provoque un cercle vicieux. Les montants à investir se cumulent et les décideurs sont ainsi enclins à reporter une nouvelle fois les investissements. Il n'est pas possible d'imaginer attirer 20 % de clients en plus avec des véhicules qui datent de 20 ou 30 ans.

d) Renouvellement et extension des parcs des trolleybus

Comparaison économique

Le plan d'entreprise prévoit l'acquisition de 50 trolleybus articulés en renouvellement. Vu l'ampleur de l'investissement à consentir (~ 57 millions F

CHF), une étude économique a été menée, afin de répondre à la question suivante :

- faut-il remplacer les 50 trolleybus articulés par des autobus de même capacité ?

Dans les deux variantes examinées ci-dessous, 33 trolleybus articulés subsistent encore avec 8 à 10 ans de service. En d'autres termes, toutes les installations fixes d'entretien à la Jonction, datant de 1995, y compris la centrale photovoltaïque, doivent être maintenues, mais amorties le cas échéant sur un parc diminué de 55 %.

Les installations fixes du réseau non utilisées sont invendables. Leur amortissement continuerait donc de toute façon pendant une période de 10 à 25 ans selon le type d'équipement. Pour les prochaines années, il faut compter environ 1 million F d'investissement (poteaux combinés avec éclairage public, sous-stations, éventuellement utilisés pour les extensions tram). L'entretien courant diminuerait environ de moitié, donc de 0,5 million F.

La comparaison économique est basée sur 50 véhicules parcourant chacun 50 000 km/an. Les coûts sont estimés sur la base du rapport d'activités 2000. La différence entre les deux variantes est de l'ordre de 2 millions F par an. La différence du coût annuel basé sur une indemnité moyenne de 130 millions F serait donc d'environ 1,5 % en faveur d'une solution autobus. Est-ce que cette différence vaut la réduction du mode trolleybus ?

Evaluation environnementale

En limitant la comparaison à l'environnement urbain de l'agglomération genevoise, il n'y a pas de doute que la variante trolleybus l'emporte aussi bien par la diminution des gaz polluants qu'au niveau des émissions de bruit. En effet, le trolleybus n'émet pratiquement pas d'agent polluant en exploitation normale et la pollution sonore des trolleybus est inférieure entre 0 et 30 km/h environ.

Comparaison au niveau de l'exploitation

L'autobus reste plus souple que le trolleybus. Il faut cependant relever que les génératrices de secours à bord des véhicules sont devenues plus fiables et permettent de rendre le trolleybus indépendant de l'alimentation 600 V occasionnellement, sur des courts trajets. Le centre de maintenance de la Jonction peut accueillir les 50 trolleybus sans modification de l'infrastructure.

Appréciation par les clients

Le trolleybus reçoit encore de meilleures notes que l'autobus même si celui-ci est devenu plus attractif et plus silencieux. La « lisibilité » du réseau trolleybus est largement supérieure à celle du réseau d'autobus, grâce au tracé des lignes aériennes d'alimentation. Elle reste, après celle du réseau tram, un grand atout de ce mode d'exploitation.

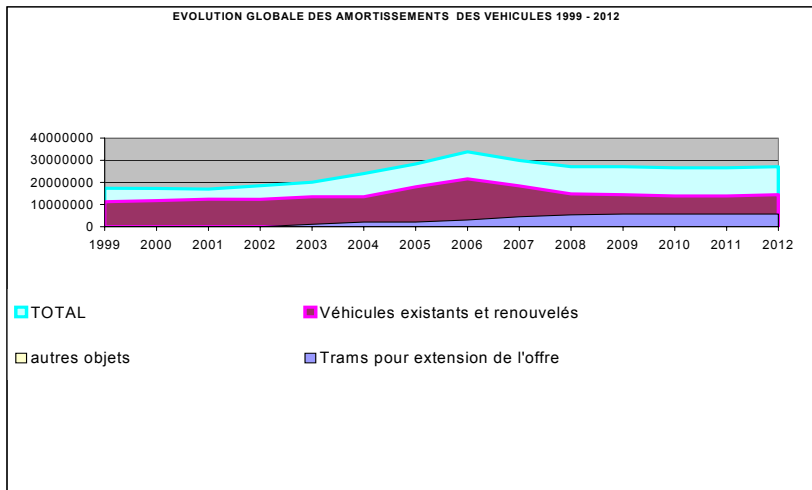
Aspect	Variante 1 mixte	Variante 2 tout trolleybus
Economique	☺	☹
Environnemental	☹	☺
Exploitation	☺	☹
Clients	☹	☺

L'étude aboutit à la conclusion que la variante trolleybus est la meilleure. C'est en ce sens que les projections financières ont été établies.

Matériel roulant : quelle orientation générale jusqu'à 2012 ?

Afin de compléter ce volet lié au renouvellement du matériel roulant, il convient de le mettre en perspective sur la durée de validité du contrat de prestations 2003 - 2006 et la période 2007 - 2012, en vue de disposer d'une tendance sur le long terme, comprenant également l'acquisition du nouveau matériel roulant lié aux lignes de tram Sécheron, Acacias, Boucle des Palettes, puis Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC) dans la mesure où ces lignes font l'objet d'un engagement inscrit dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), ainsi que l'augmentation de l'offre arrêtée selon le plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics.

La présentation graphique ci-après illustre l'évolution globale à ce propos, en se basant, dès 2007 (à part en ce qui concerne le TCMC), sur une offre en transports collectifs constante et en prenant comme indicateur l'évolution globale des amortissements des véhicules dans la durée.



Cette projection, qui correspond à un ordre de grandeur, met en valeur le fait que l'effort massif consacré sur les exercices 2003 à 2006 au rattrapage lié au renouvellement du matériel roulant provoque un saut de l'enveloppe budgétaire consacrée à ce volet, avant de connaître une stabilisation au cours des années suivantes.

e) Véhicules de service et engins

2,47 millions F ont été prévus, dans lesquels il faut compter deux fois 0,74 million pour le remplacement de 2 camions-tours pour l'entretien des lignes aériennes, l'un en 2003 et l'autre en 2006.

f) Matériel informatique et télécommunications

11,657 millions F, dont près de 8,2 millions pour le remplacement de la RCT (Régulation Centralisée du Trafic) par une SAE/SAI (Système d'aide à l'exploitation du réseau, Système d'aide à l'information voyageurs), le solde étant destiné au remplacement du matériel du réseau actuel (300 postes / 20 serveurs).

Les investissements destinés à une nouvelle SAE/SAI apporteront une plus-value à la clientèle par une meilleure information en temps réel, une accessibilité de l'information par l'intermédiaire de bornes interactives, de messages via Internet et via SMS et une facilité de gestion du réseau par les opérateurs.

Enfin, le remplacement du système radio poste central / véhicules est une obligation imposée par l'Office fédéral des communications (OFCOM), pour fin 2005.

5.11.2. Les immobilisations incorporelles

a) Systèmes d'informations et télécommunications

Cette rubrique concerne l'acquisition de progiciels, licences, donc du software. 7,695 millions F sont prévus, dont 4,73 millions F destinés au remplacement de la RCT, ceci en complément à la partie hardware de 8,36 millions F.

b) Participations financières

Il s'agit de 1,8 million F investis dans des projets tels que :

- Participation des TPG au projet E-Ticket, pour 1,67 million F;
- Participation des TPG au projet E-Pos des CFF (vente d'abonnements par le web), pour 0,18 million F.

5.12. Le budget de fonctionnement

Afin d'adapter le budget de fonctionnement en fonction des options retenues par le plan directeur 2003 - 2006, il a été tenu compte de :

- l'évolution des produits voyageurs;
- l'évolution de l'effectif par rapport à l'offre de transport;
- l'adaptation des coûts de maintenance des véhicules;
- l'adaptation des amortissements;
- l'adaptation des coûts financiers selon les besoins en capitaux.

Il a aussi été tenu compte que certaines charges liées aux investissements figurent désormais dans les budgets de fonctionnement. On peut citer à titre d'exemple les frais d'études et de mandats, les frais de recherche et développement, les frais de déplacements et repas, etc.

5.12.1. Les produits du transport et produits voyageurs

La version retenue pour le budget des produits du transport est celle que le Comité Unireso a transmis à l'Etat en ce qui concerne les adaptations

tarifaires, en tenant compte de l'offre de transport définie dans le plan directeur. Afin de clarifier le contenu de la rubrique « Produits du transport », il est précisé que celle-ci est établie, notamment:

- en incluant 0,5 million F / an de part TPG à l'abonnement $\frac{1}{2}$ tarif des CFF;
- en incluant les effets d'une adaptation tarifaire nationale planifiée pour 2005 et estimée à + 5 % (sous réserve d'approbation par l'Etat en 2004 pour 2005);
- sans inclure les effets éventuels d'un rattrapage de l'indice genevois des prix à la consommation en 2005 (à évaluer selon situation en 2004);
- en conservant une part de recettes TPG de 93,79 % à Unireso, par rapport à un système de zones non modifié, dans un périmètre non modifié;
- sans inclure les éventuelles conséquences d'une extension d'Unireso au canton de Vaud (planifiée pour 2003 / 2004), ni à la France voisine (Haute-Savoie / Ain), planifiée pour 2005 / 2006.

Objectifs produits voyageurs 2003 - 2006

Les objectifs fixés pour les produits voyageurs sont ambitieux. Afin d'atteindre ces objectifs, il convient de prendre plusieurs dispositions, présentées ci-après.

- Les parts de marché de l'entreprise doivent connaître une augmentation, notamment en procédant à l'introduction plus massive d'accords dits « grand-compte », en particulier auprès des grands employeurs privés et publics (Aéroport international de Genève, entreprises implantées dans les zones industrielles, Etat de Genève, etc.).
- La promotion des transports publics doit être intensifiée en collaboration avec les pouvoirs publics, notamment dans le cadre de l'augmentation de l'offre.
- La vitesse commerciale des transports publics doit être améliorée.

La mise en place de ces mesures va inévitablement nécessiter un engagement fort de l'Etat de Genève et des autres collectivités publiques auprès des TPG (et donc Unireso), afin d'être en mesure de procéder de concert à une communication efficace et d'apporter les améliorations en termes d'infrastructure nécessaires.

A titre illustratif, il convient de rappeler que les modélisations utilisées par les TPG pour la préparation du Plan financier quadriennal indiquent les incidences relevées ci-après.

- 1 % d'augmentation de l'offre correspond à 0,25 % à 0,45 % d'augmentation de la demande selon le type de réseau.
- 1 % d'amélioration de la vitesse commerciale correspond à 0,7 % à 1 % d'augmentation de la demande selon le type de réseau.

Des actions promotionnelles, telles que diminution temporaire du prix de l'abonnement mensuel, sont possibles pendant cette période, avec l'appui d'Unireso. Elles doivent cependant être financées par une augmentation du nombre de passagers.

5.12.2. Les frais des véhicules

Figurent également en frais de fonctionnement, les révisions à mi-vie des trolleybus série 35 et des trams série S03 et S04. Etant donné le montant important consenti à ces révisions, soit 930 000 F pour les trolleybus et 8 330 000 F pour les trams, répartis entre 2003 et 2006, il a été opté, afin d'atténuer les impacts financiers, de dissoudre progressivement une réserve pour renouvellement des immobilisations de 5 800 000 F.

5.13. La contribution de l'Etat

La contribution de l'Etat s'élève, selon les projections que l'on peut faire du plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics, à :

en 2003 **128 500 000 F**

en 2004 **138 000 000 F**

en 2005 **148 000 000 F**

en 2006 **157 000 000 F**

Des échanges ont été initiés avec les gestionnaires du Fonds d'équipement communal (FEC), en vue de bénéficier d'un engagement financier de ce dernier, en particulier concernant les lignes de campagne, qui viendrait alors alléger d'autant la contribution pluriannuelle attendue de l'Etat.

Mis en rapport avec les prestations qui vont globalement être demandées aux TPG jusqu'à fin 2006 et les charges qui vont en découler, les produits de l'entreprise devront être à même de garantir un taux de couverture de l'ordre de 40 % en rapport avec la contribution de la collectivité publique.

Les coûts d'exploitation découlant des extensions du réseau tram et la finalisation du concept des axes sont financés par l'adaptation de l'enveloppe pluriannuelle alors que les augmentations résiduelles de l'offre (selon le plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics) sont absorbés financièrement en recourant de façon accrue à la sous-traitance.

Par conséquent, l'ensemble de l'offre en transports publics contenue dans le plan directeur est réalisable. De plus, le ratio de sous-traitance inscrit dans la loi sur les Transports publics genevois (H 1 55) est respecté, pour une offre globale renforcée de 24 % à l'horizon 2006.

**COMPTE DE RESULTATS
PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2003-2006**

	2003	2004	2005	2006
PRODUITS				
2.1 Produits voyageurs	90'549'942	95'581'818	100'730'888	102'047'980
2.2 Contributions	142'406'874	152'073'033	162'247'501	171'430'691
2.3 Produits financiers	420'520	420'520	420'520	420'520
2.4 Produits divers	7'462'142	7'570'293	7'827'767	8'050'699
2.6 Produits exceptionnels	631'000	5'653'000	2'222'000	50'000
TOTAL DES PRODUITS	241'470'479	261'298'665	273'448'677	281'999'889
CHARGES				
1.1 Personnel	160'712'876	167'142'730	171'205'491	174'277'356
1.2 Biens, services *	51'420'193	60'558'261	64'456'531	65'828'494
1.3 Amortissements	20'570'361	24'533'143	28'935'197	34'495'047
1.4 Frais de capitaux	6'879'411	7'760'410	9'426'411	10'915'411
TOTAL DES CHARGES	239'582'841	259'994'545	274'023'628	285'516'307
RESULTAT EXPLOITATION	1'887'638	1'304'120	-574'952	-3'516'418
Versement à l'Etat (1/4 bénéfice)	471'910	326'030		
Attribution/utilisation de la réserve (2/4 bénéfice)	943'819	652'060	-574'952	-3'516'418
Libre disposition CA (1/4 bénéfice)	471'910	326'030		
Etat de la réserve au 31.12	3'715'728	4'693'818	4'118'867	602'449

* N. B. : la charge de TVA lié au régime forfaitaire et à la TVA non récupérable est incluse dans cette rubrique

Hypothèse : 1/4 du CA attribué entièrement à la réserve générale; montant de la réserve au 31/12/02 : 2 300 000 F.

DETAIL DES CONTRIBUTIONS CANTONALES

Fonctionnement

		2003	2004	2005	2006
2.2.2 Canton de Genève		128'500'000	138'000'000	148'000'000	157'000'000
2.2.2.1 Enveloppe budgétaire trafic d'agglomération	63.51.00.363.01	114'130'417	124'874'871	134'175'685	143'452'141
2.2.2.3 Complément tarifaire dès 1999	63.51.00.365.03	2'907'490	2'965'640	3'024'953	3'085'452
2.2.2.4 Complément tarifaire dès juillet 2001	63.51.00.365.03	1'594'430	1'626'319	1'658'845	1'692'022
2.2.2.5 Complément tarifaire 1.1.2003-30.3.2003	63.51.00.365.02	2'175'301			
2.2.2.5 Manque à gagner Unireso	63.51.00.365.02	-1'510'991	-670'183	-62'836	-432'968
2.2.2.6 Compensation trafic régional	63.51.00.363.05	9'203'353	9'203'353	9'203'353	9'203'353

Investissement *

Etudes - réseau transports publics	53.01.00.518.71	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000
Entretien infrastructures existantes	55.05.00.511.77	5'500'000	5'500'000	5'500'000	5'500'000
Construction d'infrastructures nouvelles	55.05.00.511.80	47'250'000	50'000'000	60'000'000	60'000'000

* N. B. - les montants inscrits sous l'ensemble de rubriques « investissement » correspondent à des rubriques découlant du budget annuel de l'Etat. Elles sont en relation directe avec les développements des infrastructures du réseau qui résultent des engagements qui sont ancrés dans la législation cantonale (loi sur le réseau des transports publics H 1 50);
 - un projet de loi portant sur un montant estimé à 6,2 millions F (valeur au 31 décembre 2002) doit être déposé pour l'acquisition des infrastructures aériennes et au sol inscrites dans le bilan des TPG;
 - un financement cantonal distinct portant sur un montant estimé à 8,2 millions F (valeur au 31 décembre 2002) doit également être formalisé pour la transformation des bâtiments du Bachet-de-Pesay et de la Jonction (accueil des nouveaux trams).

PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2003 – 2006 BUDGET INVESTISSEMENT (HORS TVA)

	2003	2004	2005	2006
IMMOBILISATIONS CORPORELLES	76'300'670	109'615'185	3'182'408	2'946'814
- TERRAINS ET BÂTIMENTS	427'508	520'446	334'572	334'572
- INSTALLATIONS ET MACHINES	493'494	3'471'190	1'441'450	527'416
- VÉHICULES DE LIGNE	65'310'031	104'416'830	217'094	217'094
- VÉHICULES DE SERVICE ET ENGINs	975'836	185'874	278'810	1'031'599
- MOBILIER, MACHINES DE BUREAU	69'703	72'491	30'669	30'669
- MATÉRIEL INFORMATIQUE ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	9'024'098	948'354	879'813	805'464
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	5'954'582	432'835	842'872	465'362
- SYSTÈME D'INFORMATION ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	5'954'582	432'835	842'872	465'362
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	418'216	418'216	604'090	418'216
- PARTICIPATIONS FINANCIÈRES	418'216	418'216	604'090	418'216
TOTAL	82'673'468	110'466'236	4'629'370	3'830'392
CUMUL	82'673'468	193'139'704	197'769'074	201'599'466
Investissements différés des années précédentes	28'257'676	26'500'000		
TOTAL GÉNÉRAL CUMULÉ	110'931'144	247'897'380	252'526'750	256'357'142

N. B. : la TVA non récupérable sur les investissements est comprise dans le compte de résultats sous la rubrique « Biens et Services ».

Enveloppe budgétaire à charge de l'Etat de Genève en fonction du scénario choisi en matière de tarification (en millions F)

Contributions de l'Etat pour les TPG	2003	2004	2005	2006
Enveloppe budgétaire et indemnités tarifaires avec adaptation tarifaire Unireso	128,5	138	148	157
Enveloppe budgétaire et indemnités avec adaptation tarifaire selon CA TPG	134,5	144	152	161
Enveloppe budgétaire et indemnités avec adaptation tarifaire selon CA TPG, variante pour abonnements annuels	135,5	145	153	162

6. Optimisation de l'exploitation du réseau : la coordination entre l'OTC et les TPG en matière de suivi est renforcée

6.1. Préambule

Les délais de mise en œuvre d'un nouvel horaire sont longs, à savoir plus de six mois après la décision de principe définissant le contenu d'une étape. De ce fait, le réseau TPG fonctionne sur la base d'une analyse des conditions de circulation, et donc de temps de parcours, remontant en moyenne à plus d'une année. Il est évident que, dans ce laps de temps, les conditions de circulation peuvent varier en fonction de travaux, d'adaptations de carrefours, de modifications de réglementation du trafic ainsi que de nouveaux aménagements routiers.

A ce jour une analyse des gains et pertes de temps induits par ces changements n'est pas disponible. Il a donc été décidé de mettre en place un processus de suivi commun TPG / OTC de l'évolution des temps de parcours des lignes TPG.

6.2. Les objectifs

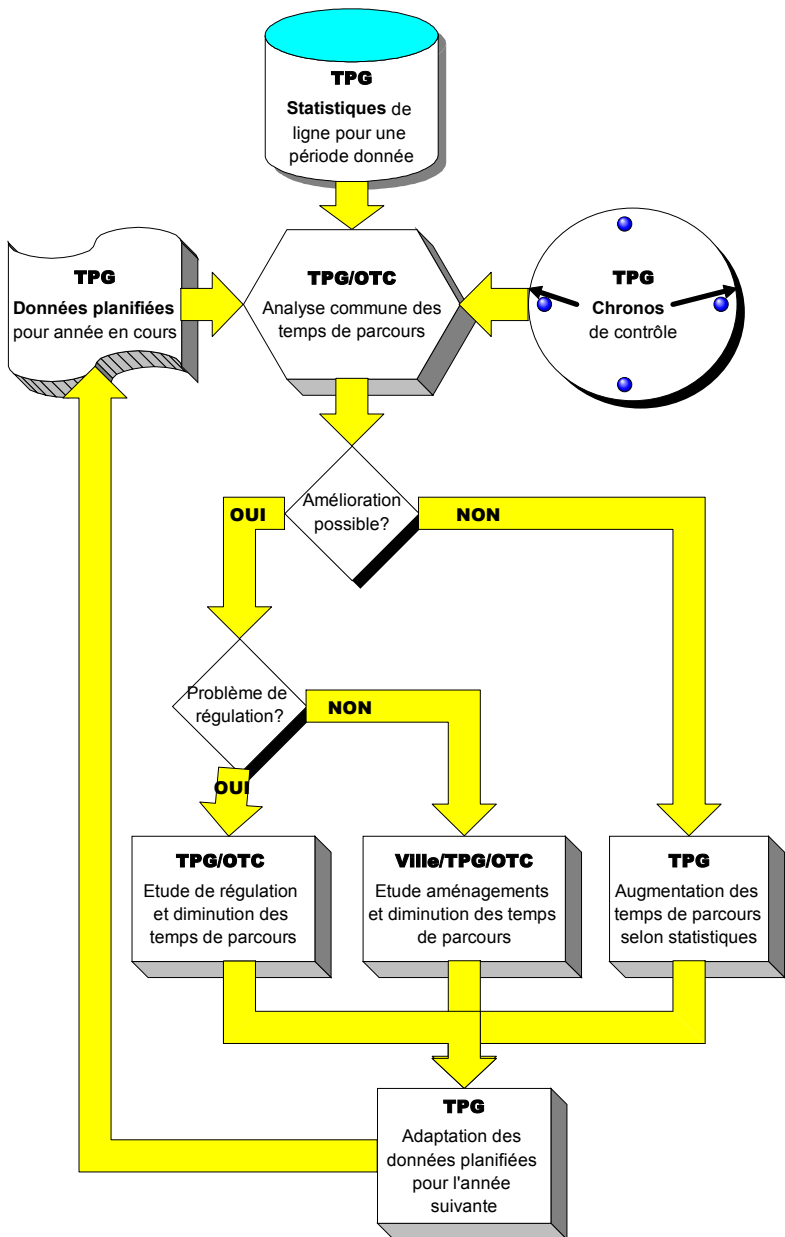
Le suivi régulier des temps de parcours vise plusieurs objectifs, à savoir :

- l'évaluation de l'impact réel des aménagements ou de la régulation réalisés par les différents intervenants sur la vitesse commerciale des lignes;

- une meilleure intégration des besoins des TPG au niveau de la conception des adaptations de carrefours prévues par l'OTC;
- la construction d'horaires avec des temps de parcours et de battements réalistes, en fonction des calendriers de réalisations.

6.3. *Le fonctionnement*

Une séance hebdomadaire de coordination est instituée en vue de traiter des aspects opérationnels et d'assurer le suivi des mesures mises en œuvre par l'OTC. Pour ce faire, l'ensemble des données disponibles sera utilisé. Sur la base des statistiques, les lignes touchées seront mises sous observation, en condition normale d'exploitation, avant et après la mise en œuvre. Ces données seront ensuite comparées aux données planifiées et au besoin validées par des chronométrages de contrôle. Lors des séances de coordination, les projets d'aménagement seront présentés, discutés et les impacts sur les temps de parcours évalués d'un commun accord. Le schéma suivant résume cette philosophie de travail.



6.4. *L'information et le suivi*

Des séances avec la Commission de circulation TPG seront tenues trimestriellement, pour informer les conducteurs du dossier. Les questions d'aménagement et informations pertinentes seront transmises à la commission OTC / Ville / TPG. Un rapport de synthèse annuel sur la pertinence des modifications de régulation et aménagements effectués sera produit par l'OTC.

7. **Plan directeur des transports publics 2003-2006 : quelle rentabilité des lignes TPG ?**

7.1. *Préambule*

Il a été procédé à l'analyse de l'évolution prévisible de la rentabilité des différentes catégories de lignes des TPG. La rentabilité des lignes de transports publics a été évaluée sous deux angles :

- Le **prix de revient unitaire** de l'offre : charges totales² / places x km offerts;
- Le **taux de couverture** des lignes : produits totaux / charges totales³.

Les charges et produits totaux sont calculés pour l'année 2001 (valeurs disponibles) et 2007 (c'est-à-dire l'année suivant l'étape décembre 2006 du plan directeur 2003 - 2006). Ce calcul est effectué selon les mêmes modalités que celles appliquées par les TPG³. Les valeurs ne sont cependant pas comparables avec celles des rapports de gestion TPG antérieurs à 2000, compte tenu du changement des règles de calcul des produits intervenues entre temps (nouvelle exigence fédérale). A noter également que les valeurs ci-après, pour les lignes suburbaines, tiennent compte de la partie française des lignes transfrontalières (contrairement à celles des rapports de gestion TPG).

² Non compris le coût des bâtiments

³ Contrairement aux valeurs figurant dans le RD 440 sur le plan directeur 2003 - 2006 des transports publics, qui portent sur les charges d'exploitation et les produits du transport uniquement.

7.2. Le prix de revient unitaire des lignes

Année	Lignes	Coût par place x km (en centimes)	Evolution sur 4 ans
2001	toutes les lignes	10,6	
	tram	10,3	
	urbaines principales trolleybus	13,6	
	urbaines principales autobus	9,0	
	urbaines secondaires	13,9	
	suburbaines	9,9	
2007 (année qui suit l'étape 12.2006)	toutes les lignes	10,5	-1 %
	tram	10,6	+3 %
	urbaines principales trolleybus	14,0	+3 %
	urbaines principales autobus	9,0	0 %
	urbaines secondaires	12,5	-10 %
	suburbaines	9,6	-3 %

Le plan directeur 2003 - 2006 permet de diminuer globalement le coût unitaire de l'offre TPG. L'amélioration du prix de revient des lignes secondaires résulte essentiellement d'une meilleure rotation des véhicules et d'une réorganisation du réseau (fusions de lignes). En revanche, le prix de revient unitaire des lignes de tram et de trolleybus augmente légèrement consécutivement à l'acquisition planifiée de nouveau matériel roulant.

7.3. Le taux de couverture des lignes

Année	Lignes	Taux de couverture	Evolution sur 4 ans
2001	toutes les lignes	44 %	
	tram	51 %	
	urbaines principales trolleybus	45 %	
	urbaines principales autobus	48 %	
	urbaines secondaires	25 %	
	suburbaines	32 %	
2007 (année qui suit l'étape 12.2006)	toutes les lignes	42 %	-2 %
	tram	49 %	-2 %
	urbaines principales trolleybus	38 %	-7 %
	urbaines principales autobus	45 %	-3 %
	urbaines secondaires	38 %	+13 %
	suburbaines	32 %	0 %

Les valeurs 2007 reposent sur les hypothèses suivantes :

- adaptation tarifaire d'Unireso prise en compte;
- augmentation de la fréquentation admise selon la croissance de l'offre de transports publics disponible.

Le taux de couverture général du plan directeur diminue très légèrement en raison de l'augmentation des coûts supérieure à celle des recettes. La croissance de l'offre n'est pas accompagnée d'une augmentation comparable de la fréquentation.

7.4. Conclusion

Il importe de relever que si les charges d'exploitation des lignes par trolleybus sont supérieures à celles desservies par autobus, la suppression des trolleybus ne réduirait pas totalement ces charges en raison des frais fixes inhérents aux investissements qui ont été consentis et qui subsistent.

Les calculs présentés ci-avant expriment la rentabilité des lignes de transports publics sous l'angle économique d'entreprise uniquement. Cette appréciation partielle doit être mise en balance avec le rôle déterminant des transports publics au niveau social, de l'aménagement du territoire, de l'économie en général et de la protection de l'environnement.

8. Les adaptations tarifaires privilégiées pour 2003

Le Conseil d'Etat a décidé d'apporter son soutien aux propositions d'adaptations tarifaires retenues par Unireso, pour plusieurs raisons. Le Conseil d'administration des TPG avait pour sa part formulé auprès d'Unireso deux propositions alternatives qui sont également présentées à toutes fins utiles.

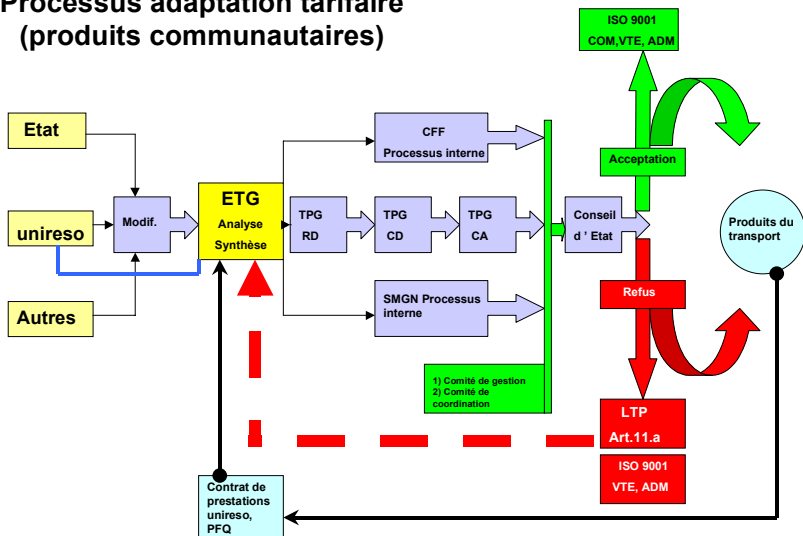
La position du Conseil d'Etat a été prise en tenant compte des éléments développés ci-après.

8.1. Rappel du contexte genevois, régional et national

8.1.1. Contexte genevois

La création de la Communauté tarifaire genevoise intégrale Unireso, avec effet au 1^{er} juillet 2001, a donné lieu à la désignation des TPG en tant qu'entreprise de transport gestionnaire. A ce titre, ce sont les TPG qui ont été chargés de présenter, pour le compte d'Unireso, les propositions d'adaptations tarifaires au Conseil d'Etat, selon le processus ISO 9001-2000 présenté ci-après.

Processus adaptation tarifaire (produits communautaires)



8.1.2. Contexte régional

Les propositions émises doivent également tenir compte des implications futures d'Unireso dans l'extension régionale et transfrontalière prévue.

Le système tarifaire et les niveaux des tarifs de référence doivent permettre, en 2003 et en 2005, de procéder à l'harmonisation des tarifs, des titres de transport et des systèmes de vente, afin de préserver le nécessaire équilibre entre l'attractivité vis-à-vis de la clientèle et les recettes générées, sachant que les déséquilibres financiers sont appelés à être compensés par les donneurs d'ordre, en l'occurrence les autorités organisatrices des transports (Etat de Genève, Etat de Vaud, collectivités françaises impliquées).

8.1.3. Contexte national

Une partie des prestations de transport collectif fournies dans le canton de Genève sont assurées par les CFF. Le lien entre les diverses composantes de la conurbation lémanique est assuré par le trafic régional des CFF. Le lien entre Unireso dans sa configuration actuelle et dans sa configuration future

(après extension au canton de Vaud et en France voisine) et les autres communautés tarifaires de Suisse doit être assuré par les CFF.

Pour que la tarification appliquée à Unireso soit utilisable non seulement sur les plans local et régional, mais aussi sur le plan national (déjà actuellement, mais encore plus en vue des grands projets Easy Ride et Easy Ticket), il s'agit de faire en sorte de garantir la compatibilité de la tarification avec les pratiques usuelles des autres communautés tarifaires, des autres opérateurs urbains et interurbains.

L'Office fédéral des transports, pour sa part, supervise l'application des clauses du contrat de prestations conclu entre l'Etat et Unireso dans la perspective d'assurer la cohérence nécessaire entre tous les partenaires impliqués.

8.2. Tarification actuellement en vigueur sur le périmètre d'application d'Unireso

8.2.1. Base tarifaire

La base tarifaire utilisée est le tarif communautaire T 651.11.

8.2.2. Conditions particulières à Genève

Certaines spécificités locales datant de la création de la CTGE (Communauté tarifaire d'abonnements) ont été maintenues jusqu'ici pour la tarification des prestations d'Unireso. Elles sont présentées ci-après :

- la transmissibilité de l'abonnement « Carte Orange »;
- le tarif de l'abonnement « Carte Vermeil » (CHF 400.–/an) applicable aux abonnements « Carte Orange » vendus à l'Office cantonal de personnes âgées (OCPA) pour les bénéficiaires de l'assurance invalidité;
- l'octroi automatique du tarif réduit sur les abonnements aux bénéficiaires de l'assurance vieillesse et survivant (AVS).

Il convient de relever que ces pratiques locales ne sont pas en concordance avec les pratiques nationales, ce qui provoque certaines difficultés, dont les conséquences principales sont :

- la transmissibilité de l'abonnement « Carte Orange » génère un manque à gagner (principalement par fraude);
- le rabais octroyé à l'OCPA pour les bénéficiaires de l'AI a provoqué jusqu'ici un manque à gagner d'environ 1 700 000 F par an pour Unireso

(1 594 000 F pour TPG), ce rabais de 47,1 % n'ayant pas été compensé aux opérateurs de transport.

8.3. Adaptations tarifaires

8.3.1. Principes applicables

La tarification des services de transport collectif est modulable en fonction de plusieurs paramètres :

- l'évolution nationale des tarifs sous contrôle de l'Office fédéral de contrôle des prix;
- la création de nouveaux produits du transport (adaptation aux modes de consommation, adaptation à l'évolution de l'offre, création de zones tarifaires, etc.);
- l'évolution selon contrats de prestations (jusqu'au 30.06.2001 via le contrat de prestations Etat - TPG et depuis le 01.07.2001 via le contrat de prestations entre l'Etat et Unireso).

Cette évolution est basée sur le principe de l'indice genevois des prix à la consommation (Réf. 31.12.1982) + 0,5 % par année. Selon ce principe, le rattrapage actuellement non réalisé se présente comme suit :

Indice au 31.12.1998	151,1
Indice au 31.12.2002 (estimation basse)	159,0
Différentiel	7,9
Progression (contrat de prestations = +0,5 % par an x 4)	2,0
Total selon art. 7 du contrat de prestations TPG et art. 4 du contrat de prestations Unireso	9,9

8.3.2. Historique des adaptations tarifaires (1995-2002)

La tarification actuellement en vigueur a reçu ses dernières adaptations en :

- **1995** : intégration partielle de la TVA dans les tarifs des billets;
- **1996** : adaptation (rattrapage) des tarifs des abonnements « Carte Orange » et « Carte Azur » (*pas de modification pour les abonnements « Carte Vermeil » destinés aux personnes au bénéfice de l'AVS*).

Les modifications tarifaires suivantes, proposées par les TPG et par Unireso, n'ont pas été introduites par les autorités :

- **1999** : adaptation des tarifs à l'évolution générale (*tarification nationale, tarif de référence « Sockelpreis », intégration totale de la TVA, rattrapage de l'indice genevois des prix à la consommation*);
- **2001** : adaptation du tarif des abonnements au nouveau tarif national.

Les manques à gagner subis par les opérateurs de transport (CFF, SMGN, TPG) consécutivement aux non-adaptations de 1999 et 2001 sont actuellement compensés par l'Etat de Genève sur la base de l'article 11a de la loi fédérale sur le financement des transports publics (LFTP) et de l'article 7 de l'avenant N° 1 au contrat de prestations 1999 - 2002 Etat - TPG. Cet article a été repris, par analogie, dans le contrat de prestations passé entre l'Etat et Unireso

Depuis la dernière adaptation tarifaire (1996), l'indice genevois des prix à la consommation n'a plus été pris en compte dans les grilles tarifaires applicables par la CTGE et par les TPG (grilles harmonisées et devenues communautaires sous le nom de Unireso le 1^{er} juillet 2001).

8.4. Adaptation tarifaire 2003

Le 5 mai 2001, l'Union des transports publics suisses (UTP) et les CFF ont annoncé que des adaptations tarifaires nationales étaient prévues pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2002 et au 1^{er} mai 2002. D'entente entre les partenaires (Etat de Genève et opérateurs de transport), cette adaptation a été reportée à 2003, soit au 30 mars 2003, date à laquelle seront introduites de nouvelles offres en transport collectif.

8.5. Adaptations préconisées par Unireso

Sur la base des éléments figurant aux points précédents, la commission technique d'Unireso a étudié trois hypothèses d'adaptations tarifaires.

8.5.1. *Hypothèse N° 1 : adaptation limitée à l'adaptation nationale UTP.*

Incidences sur la grille tarifaire (applicables aux tarifs de référence et à leurs dérivés)

	+
Abonnements (avec 1 ^{re} classe CFF)	4,5 %
Abonnements	3,6 %
Billets de groupes	2,4 %
Billets isolés et abonnements de parcours	3 %
Cartes journalières	6,2 %
(Abonnement ½ tarif CFF)	12,6 %

Incidences sur le produit du transport : + 2,34 %

8.5.2. *Hypothèse N° 2 : adaptation comprenant l'adaptation nationale UTP + les rattrapages prévus selon les contingences inscrites dans les contrats de prestations*

Incidences sur la grille tarifaire (applicables aux tarifs de référence et à leurs dérivés)

	+
Billets isolés	12,3 % en moyenne
Cartes journalières	16,1 % en moyenne
Abonnements (avec 1 ^{re} classe CFF)	14,4 %
Abonnements	13 %
Billets de groupes	12,3 %
Abonnements de parcours	11 %
(Abonnement ½ tarif CFF)	12,6 %

Incidence sur le produit du transport : + 6,4 %

8.5.3. *Hypothèse N° 3 : adaptation comprenant l'adaptation nationale UTP + la moitié des rattrapages prévus selon teneur des contrats de prestations*

Incidences sur la grille tarifaire

	+
Billets	7,95 % en moyenne
Cartes journalières	16,4 % en moyenne
Abonnements (avec 1 ^{re} classe CFF)	9,45 %
Abonnements	8,6 % en moyenne
Billets de groupes	7,35 %
Abonnements de parcours	7,5 %
(Abonnement ½ tarif CFF)	12,6 %

Incidence sur le produit du transport : + 5,2 %

8.5.4. *Hypothèse N° 3 bis : adaptation comprenant l'adaptation nationale UTP + la moitié des rattrapages prévus par les contrats de prestations + la suppression de la transmissibilité de la Carte Orange et la création d'une Carte Orange transmissible à tarif différencié*

Les incidences sur la grille tarifaire sont les mêmes que sous point 8.5.1., sauf pour la Carte Orange. Actuellement, la Carte Orange est transmissible uniquement sur les lignes TPG, car les CFF ne reconnaissent pas cette clause spécifique à Genève. Outre les difficultés rencontrées par la clientèle en cas de constat, cette possibilité ménage de nombreuses opportunités de fraude sur les lignes TPG.

Option 2003

La Carte Orange est déclinée en deux versions différentes :

- une Carte Orange personnelle (non transmissible);
- une Carte Orange transmissible;
- une Carte Orange pas augmentée (reste à 70 F/mois ou 700 F/an), mais avec suppression de sa transmissibilité;
- une Carte Orange transmissible (nom provisoire), à créer, tarif 100 F/mois ou 1 000 F/an.

Cette mesure aurait comme résultat une baisse de la fraude ainsi que la possibilité d'identifier clairement les abonnés grâce à la carte de base, rendant possible la gestion de la relation client (suivi de la clientèle,

proposition d'avantages, communication de nouveautés, service individualisé). Le premier effet induit consiste à mettre Unireso en conformité avec les pratiques nationales. Le deuxième effet induit est une légère augmentation du produit du transport.

Les effets sur le tarif des cartes journalières de cette hypothèse sont indiqués ci-avant sous chiffre 8.5.3.

Incidence sur le produit du transport : +5,53 %

8.5.5. Proposition

Unireso a ainsi proposé, et le Conseil d'Etat appuie cette vision, de procéder à l'adaptation tarifaire au 30 mars 2003 selon l'hypothèse N° 3 bis, laquelle semble la plus réaliste en termes d'acceptabilité tout en permettant néanmoins une meilleure conformité avec les pratiques nationales, une meilleure maîtrise de la fraude et une légère amélioration du produit du transport contribuant ainsi à absorber une partie des hausses de charges résiduelles consécutive à l'augmentation de prestations en matière de transports collectifs.

Il est à relever qu'Unireso a présenté au Conseil d'Etat une adaptation pleine et entière conformément au contrat de prestations, dont les principes ont été rappelés ci-avant (cf. chiffre 8.3). Une telle adaptation eût impliqué une augmentation de l'ordre de 9,9 % (augmentation supplémentaire linéaire, sur tous les titres de transport, forfaits, etc., de 4,95 %), ce qui apparaissait inadmissible, aussi bien en termes de pourcentage qu'en raison du caractère linéaire de cette mesure. La conséquence de cette décision est que l'Etat de Genève devra continuer à dédommager Unireso à hauteur, en valeur annuelle, de 3 millions F environ pour 2003, pour passer progressivement à 4,5 millions F environ en 2006 (cf. sous chiffre 8.10, lettre a), nonobstant la participation aux frais généraux d'Unireso, d'un report de l'adaptation tarifaire du 1^{er} janvier au 30 mars 2003 et d'une participation limitée à 2003, pour ce qui concerne la participation de l'Etat en tant qu'autorité organisatrice, portant sur les coûts liés aux abonnements délivrés par l'OCPA.

8.6. Options tarifaires privilégiées par le Conseil d'administration des TPG / Variante N° 1

Le Conseil d'administration des TPG avait pour sa part formulé les options suivantes, qui n'ont pas été retenues par Unireso dans un premier temps principalement en raison du déficit de cohérence conceptuel déjà décrit

(harmonisation des pratiques, etc.), puis par le Conseil d'Etat dans un deuxième temps pour les mêmes raisons auxquelles s'ajoutent les conséquences financières pour la collectivité difficilement supportables au moment où des extensions considérables de l'offre sont en phase d'être instaurées.

8.6.1. Abonnements

Carte Orange :

- réduction du tarif prévu par la commission technique Unireso ;
- carte Orange transmissible = CHF 95.– / mois et CHF 950.– / an, soit une réduction de 5 % par rapport à Unireso 3bis ;
- carte Orange personnelle = CHF 65.– / mois ou CHF 650.– / an, soit une réduction de 7,15 % par rapport à Unireso 3bis ;

Carte Orange A.I. (assurance invalidité et survivants) au tarif réduit et indemnisation d'Unireso :

- option 2003 : le tarif de la carte Orange destinée aux bénéficiaires de l'AI est maintenu à son niveau de 2002, pour des raisons liées à la politique sociale du canton de Genève (40 F/mois ou 400 F/an), soit une réduction de 11,11 % par rapport à Unireso 3bis.

Abonnements "Carte Azur" :

- option 2003 : le tarif des abonnements « Carte Azur » passe à 40 F/mois et 360 F/an, soit trois mois de gratuité par an, par application de la règle « 12 mois pour 9 ». Le rabais « Famille » de 5 F/mois ou 50 F/an est maintenu. Son règlement d'application est modifié afin de limiter la fraude, soit conformité avec Unireso 3bis pour l'abonnement mensuel et une réduction de 10 % par rapport à Unireso 3bis pour l'abonnement annuel.

Abonnements « Carte Vermeil » :

- option 2003 : le tarif des abonnements « Carte Vermeil » passe à 45 F/mois et 450 F/an, soit conformité avec Unireso 3bis.

Abonnements « Carte Vermeil » à tarif « Heures creuses » :

- option 2003 : un nouvel abonnement « Carte Vermeil – heures creuses » aurait été créé. Sa validité aurait commencé le matin à 09h00 pour se terminer à la fin des services. Les durées d'abonnement auraient été similaires aux autres abonnements (1 mois ou 1 an). Le tarif des abonnements « Carte Vermeil – heures creuses » serait resté le même que

celui des abonnements « Carte Vermeil » en 2002, soit 40 F/mois et 400 F/an. Le tarif des abonnements « Carte Vermeil » sans limitation de validité serait passé à 45 F/mois et 450 F/an, soit une réduction de 11,11 % par rapport à Unireso 3bis.

8.6.2. Billets, cartes journalières et cartes hebdomadaires

Grille tarifaire de référence

Titre de transport	1/1	½	2002 (F)	2003 (F)	Index
Billet 1 zone	X		1,80	2,00	111
Billet 1 zone		X	1,50	1,80	120
Billet 2 zones	X		2,20	2,60	118
Billet 2 zones		X	1,80	2,00	111
Billet 3 zones	X		4,00	4,60	115
Billet 3 zones		X	2,40	2,60	108
Billet toutes zones	X		5,60	6,40	114
Billet toutes zones		X	2,80	3,20	114
Carte 1 jour 2 zones	X		6,00	8,00	133
Carte 1 jour 2 zones		X	3,00	4,00	133
Carte 1 jour 3 zones	X		12,00	13,00	108
Carte 1 jour 3 zones		X	6,00	6,50	108
Carte hebdo toutes zones (2.CL CFF)	X		30,00	35,00	117
Carte hebdo toutes zones (2.CL CFF)		X	*	*	--/--
Carte hebdo toutes zones (1.CL CFF)	X		*	58,00	--/--
Carte hebdo toutes zones (1.CL CFF)		X	*	*	--/--

(* = ne figurent pas dans la nomenclature tarifaire)

Ces niveaux tarifaires améliorent la conformité par rapport à la moyenne des tarifications utilisées par les autres réseaux suisses.

Extension de la durée de validité de certains titres de transport

Par le même souci de mise en conformité, la durée de validité des titres Unireso est également harmonisée à la moyenne des valeurs des autres opérateurs suisses, au profit de la clientèle.

Titre de transport	1/1	½	Durée 2002	Durée 2003	Index
Billet 1 zone	X		60 min.	60 min.	100
Billet 1 zone		X	60 min.	60 min.	100
Billet 2 zones	X		60 min.	60 min.	100
Billet 2 zones		X	60 min.	60 min.	100
Billet 3 zones	X		90 min.	120 min.	133
Billet 3 zones		X	90 min.	120 min.	133
Billet toutes zones	X		90 min.	120 min.	133
Billet toutes zones		X	90 min.	120 min.	133
Carte 1 jour 2 zones	X		1 j.	1 j.	100
Carte 1 jour 2 zones		X	1 j.	1 j.	100
Carte 1 jour 3 zones	X		1 j.	1 j.	100
Carte 1 jour 3 zones		X	1 j.	1 j.	100
Carte hebdo toutes zones (2.CL CFF)	X		1 sem.	1 sem.	100
Carte hebdo toutes zones (2.CL CFF)		X	*	*	--/--
Carte hebdo toutes zones (1.CL CFF)	X		*		--/--
Carte hebdo toutes zones (1.CL CFF)		X	*	*	--/--

Soit : par le biais de la prolongation de durée de validité, une réduction potentielle comprise entre 19 % et 33 % par rapport à Unireso 3bis. A ce sujet, il convient de préciser que, pour favoriser l'harmonisation nationale, la commission technique Unireso entre en matière sur cette proposition quant au principe et étudiera son application.

8.6.3. Tarification différenciée en fonction des tranches horaires

- a) Les distributeurs automatiques installés en juin 1999 par les TPG ont été étudiés de manière à pouvoir pratiquer une tarification différente selon l'heure à laquelle le titre de transport est acquis. Depuis le 1^{er} juillet 2001, ce type d'appareil est également installé aux embarcadères de la SMGN et dans les gares et aux haltes CFF d'Unireso. En s'inspirant du concept tarifaire du ZVV (Zürcher Verkehrsverbund), qui comprend une tarification différenciée entre les heures de pointe et les heures creuses, Unireso serait en mesure de favoriser une meilleure répartition chronologique de la fréquentation des lignes. En effet, une meilleure attractivité tarifaire durant les heures creuses est de nature à provoquer un

transfert de voyageurs, diminuant ainsi le taux d'occupation des véhicules durant les heures de pointe du matin et permettant l'optimisation des ressources en véhicules et en personnel de conduite.

- b) Le concept de base de la tarification différenciée selon l'heure de déplacement.

Le Conseil d'administration des TPG a proposé, à titre de lancement, de limiter cette possibilité à trois types de titres de transport, pendant la période 2003 - 2006. En cas de succès, cette formule pourrait alors être étendue à d'autres titres de transport, notamment à des abonnements mensuels ou annuels, comme le pratique déjà le ZVV.

- c) La grille de tarification différenciée

Titre de transport	1/1	1/2	2002 (F)	2003 (F)	Après 09h00
Carte 1 jour 2 zones	X		6,00	8,00	7,00
Carte 1 jour 2 zones		X	3,00	4,00	3,50
Carte 1 jour 3 zones	X		12,00	13,00	12,00
Carte 1 jour 3 zones		X	6,00	6,50	6,00
Carte hebdo. Toutes zones (+2.CL CFF)	X		30,00	35,00	30,00
Carte hebdo. Toutes zones (+1.CL CFF)	X		*	58,00	CFF – susp.

Soit : par le biais de cette mesure, une réduction potentielle comprise entre 7,7 % et 14,29 % par rapport à Unireso 3bis.

A ce sujet, il convient de préciser que, pour favoriser l'harmonisation nationale, la commission technique Unireso entre en matière sur cette proposition quant au principe et étudiera son application.

8.6.4. Billets et cartes à tarif réduit

Par application du contrat de prestations entre l'Etat et Unireso, correspondant à une mise en conformité de la tarification genevoise à la tarification nationale, les personnes de 16 ans et plus doivent être en possession de l'abonnement CFF demi-tarif pour voyager à tarif réduit sur les lignes des opérateurs composant Unireso, soit : conformité avec Unireso 3bis et contrat de prestations Etat - Unireso.

8.6.5. Harmonisation entre Noctambus et Unireso

Il sera procédé à une harmonisation tarifaire entre Noctambus et Unireso, en vue de permettre l'accès aux services Noctambus aux personnes détenant un titre de transport Unireso, soit, en plus des propositions Unireso 3bis. Cette option est approuvée quant à son principe.

8.7. Option tarifaire privilégiée par le Conseil d'administration des TPG / Variante N° 2

Cette variante introduite par le Conseil d'administration des TPG consiste, en complément à la variante N° 1, à baser la tarification de tous les abonnements annuels sur le prix de 9 abonnements mensuels au lieu de 10 actuellement, soit une réduction linéaire supplémentaire de 10 % sur l'ensemble des abonnements annuels, se cumulant aux réductions déjà mentionnées, soit une réduction totale de 20 % à 21,1 % par rapport à Unireso 3bis, soit une réduction de 10 % par rapport aux tarifs actuels.

8.8. La proposition d'Unireso

Unireso a soutenu sa proposition après avoir relevé les inconvénients techniques majeurs des propositions du Conseil d'administration des TPG, dont notamment :

- la création de handicaps d'avenir dans la perspective d'extension de la Communauté tarifaire intégrale genevoise vers le canton de VD et vers la France voisine;
- la remise en cause du système d'indemnisation des CFF pour le trafic grandes lignes;
- l'harmonisation entre le système de tarification communautaire genevois et le système national compromis;
- la génération d'un manque de transparence de l'offre de transports publics pour la clientèle nationale.

Au surplus, au vu des projections 2003 - 2006, les **conséquences financières** de ces propositions méritent attention. La proposition d'Unireso constitue un compromis judicieux entre les impératifs purement techniques et les aspects financiers. Cette prise de position a été remise au Conseil d'Etat le 10 juin 2002.

8.8.1. Impact de la tarification retenue par Unireso, pour une mise en application au 30 mars 2003

a) Billets et cartes journalières

– Le tarif normal du billet 1 zone passe de	CHF 1,80 à CHF 2,20
– Le tarif réduit du billet 1 zone passe de	CHF 1,50 à CHF 2,00
– Le tarif normal du billet 2 zones passe de	CHF 2,20 à CHF 2,60
– Le tarif réduit du billet 2 zones passe de	CHF 1,80 à CHF 2,00
– Le tarif normal du billet 3 zones passe de	CHF 4,00 à CHF 4,60
– Le tarif normal du billet 4 à 6 zones passe de	CHF 5,60 à CHF 6,40
– Le tarif réduit du billet 3 zones passe de	CHF 2,40 à CHF 2,60
– Le tarif réduit du billet 4 à 6 zones passe de	CHF 2,80 à CHF 3,20

Ces adaptations intègrent l'adaptation nationale 2003 et la moitié du rattrapage de l'indice genevois des prix à la consommation. Elles respectent par ailleurs la recommandation de l'Union des Transports Publics suisses (UTP) relative à l'application d'un tarif de prise en charge standardisé sur le plan national. Simultanément, et par souci d'harmonisation avec la tarification en vigueur dans les autres grandes villes de Suisse :

la durée de validité des billets 3 zones et 4 à 6 zones est augmentée de 90 à 120 minutes (durée prolongée de + 33 %).

Cela correspond pour une partie des utilisateurs à une économie tarifaire correspondant à l'achat d'un billet 1 zone / 30 minutes à 2,20 F.

- Le tarif normal de la **carte journalière 2 zones** passe de 6 à 8 F.
- Le tarif réduit de la **carte journalière 3 zones** passe de 3 à 4 F.

Cette adaptation intègre les mêmes paramètres que celle des billets, majorés d'un index évitant la concurrence interne entre ce titre de transport et l'abonnement mensuel. Cette mesure vise à préserver la fidélisation des abonnés aux transports publics.

b) Abonnement

- Le tarif de l'abonnement pour adultes, **Carte Orange** reste inchangé à 70 F par mois ou 700 F par an. Cet abonnement devient personnel, afin d'en permettre sa promotion, de fidéliser la clientèle et de limiter les possibilités de fraude.
- Un **abonnement pour adultes, transmissible** est créé au tarif de 100 F par mois ou 1 000 F par an. Cet abonnement est prioritairement destiné aux groupes (entreprises, etc.).

- L'abonnement pour les jeunes de moins de 25 ans, **Carte Azur**, actuellement au tarif de 35 F par mois ou 350 F par an et l'abonnement pour les personnes à l'AVS, **Carte Vermeil**, actuellement au tarif de 40 F par mois ou 400 F par an, sont regroupés en un **seul abonnement**, dont le nom est à déterminer, au tarif de 45 F par mois ou 450 F par an. Cette adaptation met le rabais (- 35 %) en conformité avec le rabais national entre le tarif de l'abonnement pour adultes et l'abonnement au tarif réduit. Le rabais-famille est maintenu, sans compensation de l'Etat de Genève en faveur des opérateurs de transport. Les conditions ne sont pas modifiées.
- L'abonnement **Carte Orange**, destiné aux bénéficiaires de l'OCPA, qui font l'objet d'une prise en charge par l'AI, et qui est actuellement tarifé à 400 F par an, ne suit pas la modification tarifaire et reste à 400 F par an. La différence résultant de cette mesure de faveur est facturée par Unireso à l'Etat, en l'occurrence son département chargé des affaires sociales (DASS), dans le cadre d'une relation contractuelle client - fournisseur de prestations. La recette ainsi réalisée est clairement identifiée dans les décomptes annuels d'Unireso, pour assurer la transparence nécessaire.

Le tarif de référence actuellement utilisé pour les abonnements, qui est basé sur 70 F par mois ou 700 F par an, valable sur les 6 zones tarifaires du canton de Genève, est inadapté aux besoins liés au développement d'Unireso vers le canton de Vaud, puis vers la France voisine.

Il est techniquement nécessaire d'utiliser pour la future construction tarifaire une tarification d'abonnements par zones dont le tarif sera, pour les zones 11 et 12 et ce dès 2004, d'environ 40 % inférieur au tarif actuel de la Carte Orange. Le niveau définitif de la réduction tarifaire pourra être calculé lorsque les travaux préparatoires actuellement en cours entre le Service des Transports du Canton de Vaud et l'Office des transports et de la circulation d'une part, ainsi que dans le cadre du DTPR (Développement des Transports Publics Régionaux) d'autre part, seront terminés et qu'une stratégie tarifaire commune aux deux cantons et aux autorités organisatrices françaises aura pu être établie d'entente avec les opérateurs de transport d'Unireso élargi.

8.9. Mise en œuvre des adaptations tarifaires 2003

Selon l'article 4, alinéas 8 et 9, du contrat de prestations passé entre l'Etat et Unireso, l'adaptation suivante doit entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 2003, pour l'achat de **billets** et **cartes journalières** :

- les personnes de 16 ans révolus et plus doivent être en possession de l'abonnement CFF demi-prix pour voyager au tarif réduit;

- le droit aux tarifs réduits n'est plus automatiquement applicable aux bénéficiaires de l'AVS.

Cette adaptation ne remet pas en cause les réductions suivantes :

- tarifs réduits automatiquement consentis aux personnes âgées de 6 à 16 ans;
- transports publics gratuits pour les personnes de moins de 6 ans accompagnées d'un adulte (maximum 4 enfants par adulte).

8.10. Impact financier des trois variantes pour l'Etat

Afin de se faire une idée précise de l'impact des propositions émises, soit par Unireso, soit par le Conseil d'administration des TPG dans un premier temps, il convient d'en analyser les impacts financiers, à mettre en corrélation avec les efforts accrus de la collectivité en faveur des transports publics au cours de la période 2003 - 2006. A ceci s'ajoute le fait que la tarification, notamment au plan régional, comprend notamment les lignes régionales CFF pour lesquelles l'Etat est aussi appelé à apporter une contribution financière non négligeable. Les éléments chiffrés présentés ci-après correspondent à des données actualisées en termes de perspectives de produits-voyageurs, liées aux données intégrées au tableau récapitulatif « compte de résultat / Plan financier pluriannuel 2003 – 2006 » (cf. 5.13 ci-avant). Les présentations comptables présentées ci-après correspondent aux montants inhérents aux TPG uniquement (93,79 % d'Unireso). Pour 2003, les montants inscrits correspondent à une mise en application des adaptations tarifaires au 30 mars 2003.

a) Proposition Unireso / impact sur la contribution de l'Etat (ordre de grandeur)

en 2003	5 166 000 F	(dont 2 175 000 F destinés à couvrir le manque à gagner sous le régime actuel, soit pour la période du 1^{er} janvier au 30 mars)
en 2004	3 922 000 F	
en 2005	4 621 000 F	inclus adaptation tarifs 2005
en 2006	4 345 000 F	

b) Proposition variante 1 du Conseil d'administration des TPG / impact sur la contribution de l'Etat (ordre de grandeur)

2003 à 2006 : Ÿ 6 000 000 F par an

c) Proposition variante 2 du Conseil d'administration des TPG / impact sur la contribution de l'Etat (ordre de grandeur)

2003 à 2006 : Ÿ 7 000 000 F par an

8.12. Conclusion

A l'appui de ce qui précède et eu égard aux efforts considérables attendus de la part de l'Etat au cours de quatre prochaines années, notamment en rapport avec l'augmentation substantielle de l'offre TPG, le Conseil d'Etat a décidé de privilégier la proposition d'Unireso. La planification financière a donc été établie en conséquence.

Le Conseil d'Etat a en revanche posé comme exigence le fait que l'adaptation tarifaire n'intervienne pas avant l'augmentation de l'offre planifiée pour 2003. Dans les faits, les deux éléments interviendront simultanément.

9. Commentaire, article par article, du contrat de prestations 2003-2006 (en comparaison avec le contrat de prestations 1999-2002)

Page de titre

Le « département de justice et police et des transports » devient le « département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement ».

Préambule

Le préambule est repris sans changement de l'avenant au précédent contrat.

Titre I, article 1

La liste des règles régissant les rapports des parties est complétée.

Titre I, article 2

L'objet du contrat est inchangé. Un paragraphe 3 nouveau fait référence aux principes du développement durable.

Titre II

Le titre est intitulé « Prestations des TPG », dans l'idée de consacrer un nouveau Titre III aux « infrastructures immobilières ».

Titre II, article 3

L'article fait mention des normes de qualité de services résultant de la norme EN 13816 du Comité européen de normalisation (CEN), basées sur la norme de qualité ISO 9001 et la norme de gestion de l'environnement ISO 14001, sur le plan des processus de gestion.

Le principe subsiste que les TPG doivent atteindre le niveau de qualité convenu, sauf si des facteurs indépendants de leur volonté les en empêchent.

Titre II, article 4

La norme ISO 14001, certifiée SGS-ICS est ajoutée à la norme ISO 9001, certifiée SGS-ICS. S'agissant de la gestion de l'environnement, la disposition est complétée par la phrase : « ... notamment pour l'acquisition, l'entretien et l'exploitation de matériels roulants respectueux de la protection de l'environnement ».

Titre II, article 5

Adaptations formelles seulement, étant entendu que les annexes sont revues.

Titre II, article 6

Le contrôle de l'offre suit le processus suivant :

- a) mesure par les TPG des écarts entre les objectifs et les résultats atteints et identification des causes des écarts;
- b) remise par les TPG à l'Etat d'un rapport avec des tableaux synthétiques;
- c) rencontre de l'Etat et des TPG pour apprécier le rapport, vérifier que le contrat de prestations est respecté et étudier, le cas échéant, les mesures correctrices nécessaires à l'appui d'un référentiel en cours d'élaboration.

Titre II, article 7

Suppression de l'alinéa 3, les articles 19 et 20 relatifs aux procédures de modification de l'offre de référence réglant déjà exhaustivement ces questions.

Titre II, article 8

Le texte est simplifié, en raison de la référence à la loi sur les TPG.

Titre II, article 9

Pas de changement.

Titre II, article 10

Pas de changement. Il conviendrait d'inclure une clause de ce genre dans le statut du personnel, afin de la lui rendre opposable.

Titre II, article 11

Pas de changement, hormis le remplacement de « l'Etat et des communes » par la notion de « collectivités publiques ».

Titre II, article 12

Pas de changement, hormis la date de la période horaire.

Titre II, article 13

L'annexe 8 s'intitule « plan financier pluriannuel » au lieu de « plan financier quadriennal ». La notion de « plan financier pluriannuel » est complétée pour opérer une distinction entre le « budget des investissements » et le « budget de fonctionnement ».

Un nouveau paragraphe 2 qualifie la nature des besoins financiers des TPG.

Titre II, article 14

Les tarifs sont désormais fixés par le contrat de prestations conclu entre l'Etat et la Communauté tarifaire intégrale de Genève, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics.

Ledit contrat régit les tarifs en son article 4, qui stipule que « *les prix des titres de transport communautaires suivent normalement les modifications générales des tarifs des entreprises de transport participant au trafic direct suisse* ».

S'agissant des augmentations, l'article 4, alinéa 3, les limite, pendant la durée du contrat et sans report possible d'une période contractuelle à une autre, à l'indexation des prix selon l'indice genevois des prix à la consommation, majoré de 1,5 % par année. Le cas échéant, les opérateurs

doivent informer l'Etat au moins six mois avant la date d'entrée en vigueur prévue. L'Etat peut prendre à sa charge tout ou partie de l'augmentation. Sont réservées les hausses dues à des motifs exceptionnels qui sont soumises à l'approbation de l'Etat, lequel peut les refuser si les opérateurs peuvent trouver d'autres formules et, à défaut, en les indemnisant.

Les TPG conservent la faculté de proposer des adaptations tarifaires à Unireso[®].

Titre II, article 15

L'article 15 nouveau reprend l'article 17 ancien, en ajoutant l'optimisation de la traction électrique sur les lignes à forte demande et l'utilisation de véhicules qui respectent l'environnement sur le reste du réseau.

Titre III

Le nouveau titre III s'intitule « Infrastructures immobilières ». Il procède de la division de l'ancien titre II.

Titre III, article 16

Pas de changement, hormis des termes différents.

Titre III, article 17

Adjonction d'un paragraphe 2 relatif à la délégation par l'Etat aux TPG des concessions relatives aux infrastructures octroyées par la Confédération et d'un paragraphe 3 concernant le transfert par les TPG à l'Etat des infrastructures subsistant dans les comptes des premiers cités.

Titre IV, article 18

Il reprend l'ancien article 6, chiffre 6, qui figure désormais dans le chapitre « Prestations de l'Etat ».

Titre IV, article 19

Le paragraphe 3 ancien relatif à l'aide financière de la Confédération est supprimé.

La principale précision nouvelle vise les commandes de prestations particulières que l'Etat peut commander et payer à l'occasion de grands événements.

Une autre nouveauté réside dans le constat que les TPG ont adopté le taux TVA d'impôt forfaitaire pour les entreprises de transport concessionnaires.

Titre IV, article 20

Pas de changement.

Titre IV, article 21

Pas de changement.

Titre IV, article 22

La gestion du plan de décaissement relatif à l'entretien des infrastructures actuelles aériennes et au sol est formalisée en distinguant les travaux exécutés par les TPG de ceux délégués à une entreprise tierce.

L'Etat ne s'engage plus à supporter les investissements relatifs aux infrastructures nouvelles, mais à mettre en exploitation lesdites infrastructures selon le plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics.

Titre IV, article 23

La disposition est nouvelle. Elle oblige l'Etat, respectivement l'OTC à améliorer les conditions de circulation pour permettre aux TPG d'atteindre leur vitesse commerciale d'exploitation.

De leur côté, les TPG doivent tirer parti des mesures prises pour respecter, voire améliorer leurs temps de parcours.

L'Etat associe les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de circulation sur leur territoire.

Anciennement Titre IV : Personnel

Le chapitre est supprimé, car le statut du personnel a entre temps été adopté.

Titre V, article 24

Pas de changement.

Titre V, article 25

Le titre marginal devient « for compétent », au lieu de « litige ».

Titre V, article 26

Les dates sont adaptées. Les parties se rencontreront 12 mois (au lieu de 9 mois) avant l'échéance du contrat, pour étudier les conditions de son renouvellement.

Table des matières

Elle est nouvelle, à l'effet de faciliter la lecture du contrat.

Annexes

Les annexes renvoient aux articles du contrat qui les mentionnent. S'agissant des annexes 6, 7/1, 7/2, 11/1 et 11/2, leur contenu sera étoffé progressivement, d'entente entre les parties, par tranches annuelles, qui feront à chaque fois l'objet d'une adoption formelle de la part du Conseil d'Etat par voie d'arrêté, au moment de statuer sur les modifications apportées au réseau lors des changements / horaire (au 15 décembre de chaque année). Pour l'inscription des données destinées à produire leur effet dès le 30 mars 2003, le Conseil d'Etat statuera en décembre 2002, soit au moment où il sera possible de « figer » l'offre à l'appui du controlling placé sous la responsabilité de l'OTC.

10. Conclusion : l'Etat doit soutenir les TPG dans la poursuite des efforts de modernisation et de développement entrepris en leur donnant les moyens de faire face aux demandes d'extension de l'offre volontariste planifiée par la collectivité pour faire face à l'augmentation de la mobilité attendue

L'environnement dans lequel les TPG évoluent connaît de nombreuses et fréquentes mutations, qui nécessitent une volonté constante d'anticipation pour être apte à relever les défis, lorsqu'ils se présentent.

La politique de développement des TPG doit plus que jamais être coordonnée avec celle des autres opérateurs de transport, en particulier ferroviaires, au moment où de nombreuses extensions sont planifiées à court et à moyen termes en vue de bénéficier progressivement d'une offre régionale performante par le biais d'un RER franco-valdo-genevois.

Les TPG sont complètement complémentaires, en particulier au niveau de l'agglomération urbaine transfrontalière.

C'est pour cette raison qu'un fort développement de l'offre TPG est également attendu au cours des années à venir. Simultanément, un effort financier considérable doit être consacré au sujet du renouvellement de matériel roulant des TPG, qui a malheureusement dû être ralenti fortement pendant la période de crise financière que le canton a connue au cours de la dernière décennie. A cela s'ajoute bien évidemment le nouveau matériel roulant lié à l'exploitation des lignes de tram nouvelles, cet engagement

financier ayant été décalé sur la période 2003 - 2006 depuis celle ayant couvert les exercices 1999 - 2002 en raison de retards pris sur le plan des procédures, et par voie de conséquence de la réalisation des infrastructures nécessaires.

Pour passer des déclarations d'intention aux actes, il convient, à l'appui d'une relation contractuelle clairement formalisée, de donner aux TPG les moyens d'atteindre les objectifs fixés par l'autorité organisatrice des transports.

C'est en ce sens que le contrat de prestations 2003 - 2006, basé sur le plan directeur des transports publics couvrant les mêmes exercices et faisant l'objet du présent projet de loi à caractère budgétaire, mérite d'être soutenu par le Grand Conseil.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

1. *Contrat de prestations 2003 - 2006 conclu entre la République et canton de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (y compris annexes au contrat)*
2. *Plan directeur 2003 - 2006 des transports publics*
3. *Préavis technique du département des finances*

*ANNEXE I***CONTRAT DE PRESTATIONS**
(2003-2006)

entre

La République et Canton de Genève

représentée par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement

ci-après “ **l'Etat** ”

d'une part

et

Les Transports Publics Genevois

Etablissement autonome de droit public genevois dont le siège est sis 1 route de la Chapelle à Genève,

représentés par le président du conseil d'administration et le directeur général

ci-après “ **les TPG** ”

d'autre part.

Préambule

L'Etat et les TPG ont pour but de mettre à la disposition de la population les meilleures conditions de transport public, à l'effet d'offrir une véritable alternative au transport privé. A cette fin, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers, à maintenir des tarifs accessibles au plus large public et à améliorer le transfert modal dans le Canton de Genève et la région, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Règles
régissant
les rapports
des parties

Les rapports des parties sont régis par le présent contrat et, notamment, par les dispositions suivantes :

- La loi fédérale sur le transport public du 4 octobre 1985 (RS 742.40)
- La loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RS 742.101); l'Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs (OCTV) du 25 novembre 1998 (RS 744.11); l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer (OIPAF) du 18 décembre 1995 (RS 742.101.1)
- La loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (RS 741.01)
- La loi fédérale sur les entreprises des trolleybus du 29 mars 1950 (RS 744.21)

- La loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée du 2 septembre 1999 (RS 641.20)
- La constitution de la République et Canton de Genève du 24 mai 1847 (RS A 2 00)
- La loi sur les transports publics genevois du 21 novembre 1975 (RS H.1.55)
- La loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (RS H.1.50)
- La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève du 7 octobre 1993 (RS D 1.05)
- La loi sur l'action publique en vue d'un développement durable du 23 mars 2001 (RS A 2 60)
- La loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie du 20 novembre 1998 (RS L 2 40)
- Le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois du 14 décembre 1987 (RS H 1.55.04)
- Le contrat de prestations unireso®, valable du 1^{er} juillet 2001 au 31 décembre 2005, conclu entre le Canton de Genève et la "Communauté tarifaire intégrale de Genève", soit la société simple constituée par les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA, les Transports Publics Genevois et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA, ratifié par l'Office fédéral des Transports le 28 juin 2001.
- Le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics adopté le
- La déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002)

Objet du
contrat

Article 2

¹Le présent contrat a pour objet d'assurer aux TPG une autonomie leur permettant d'atteindre leur but consistant à mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine. Il vise à garantir des prestations de qualité au meilleur prix par une maîtrise des coûts et une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale. Il tend aussi à permettre d'améliorer la couverture des charges par les produits.

²A ces fins, les TPG fournissent les prestations correspondant à l'offre de référence définie aux articles 3 et 5 du contrat, tandis que l'Etat leur garantit la bonne exécution des engagements visés aux articles 18 à 23 ci-après, en particulier l'attribution de l'enveloppe budgétaire pluriannuelle nécessaire à la réalisation de leur mission.

³La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes du développement durable.

TITRE II

PRESTATIONS DES TPG

Article 3

Offre quali-
tative de
référence

¹Les TPG ont pour objectif de satisfaire leur clientèle.

²Les TPG mesurent l'offre qualitative en regard des critères fixés dans l'annexe 1, selon les normes de qualité de services EN 13816 du comité européen de normalisation (CEN). Les processus permettant d'assurer la qualité visée par les TPG sont définis dans le système de qualité ISO 9001 et celui de gestion de l'environnement ISO 14001.

³Chaque critère qualitatif comporte la définition de la qualité attendue par le client, la qualité visée par les TPG, un niveau inacceptable et sa mesure correctrice. Les indicateurs de mesures externes et internes, associés à chaque critère, permettent de suivre l'évolution de la qualité offerte par les TPG.

⁴Les TPG sont tenus d'atteindre le niveau d'exigence qualitatif convenu, sauf si des facteurs indépendants de leur volonté contreviennent durablement à leur exploitation.

Article 4

Garantie de qualité et gestion de l'environnement Les TPG prennent toutes dispositions pour maintenir leurs certifications selon la norme de qualité ISO 9001 et celle de gestion de l'environnement ISO 14001, certifiées SGS-ICS (Annexes 2/1 et 2/2), notamment par l'acquisition, l'entretien et l'exploitation de matériels roulants respectueux de la protection de l'environnement.

Article 5

Offre
quantitative
de
référence

¹Les TPG s'engagent à maintenir globalement, pendant toute la durée du contrat, les prestations définies dans l'offre quantitative de référence, situation au 1^{er} janvier 2003 et ses adaptations ultérieures éventuelles.

- La structure du réseau. (Annexe 3)
- Le plan du réseau. (Annexe 4)
- Les intervalles de passage des véhicules (Annexe 5)
- Les places x kilomètres offertes par type de ligne et mode de transport, soit le nombre de kilomètres parcourus sur chaque type de lignes par les différents convois multipliés par le nombre moyen de places disponibles dans ces convois (Annexe 6)

²En outre, les TPG poursuivent les objectifs fixés dans la loi sur le réseau des transports publics et réalisent, avec l'accord du Conseil d'Etat, les objets du plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics qui les concernent (Annexe 7).

Article 6

- Contrôle de l'offre qualitative et quantitative, rapport sur la réalisation de l'offre et mesures correctrices
- ¹Les TPG développent leurs systèmes d'informations permettant de suivre la gestion de l'entreprise, notamment dans la connaissance des charges et produits pour chaque ligne et pour l'ensemble de l'entreprise.
- ²Les systèmes d'information doivent notamment permettre de mesurer les écarts entre les objectifs et les résultats atteints, ainsi que d'identifier les motifs desdits écarts.
- ³Chaque année, les TPG fournissent à l'Etat un rapport, avec des tableaux synthétiques sur la réalisation de l'offre par rapport aux objectifs.
- ⁴Ce rapport est remis à l'Etat chaque année au plus tard le 15 mai.
- ⁵Les parties se rencontrent avant le 30 juin pour apprécier le rapport, s'assurer que le contrat est respecté et étudier le cas échéant les mesures correctrices.

Article 7

Modification de l'offre demandée par les TPG

¹Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate des TPG à l'Etat.

²En cas de diminution ou de modification de l'offre par les TPG ou si le rapport sur la réalisation de l'offre fait apparaître que, pour des motifs propres aux TPG, l'offre définie aux articles 3 et 5 n'est pas respectée, les parties peuvent :

- convenir d'une adaptation des annexes du contrat de prestations et/ou
- réduire la tranche budgétaire annuelle.

Article 8

- Sous-traitance ¹Le volume des activités pouvant être donné en sous-traitance ne doit pas dépasser les taux fixés dans la loi (LTPG, article 1, ch. 5) par rapport au montant des charges totales des TPG.
- ²Les articles 9, 10 et 11 demeurent réservés.

Article 9

- Cas fortuits et force majeure Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs prévues dans l'offre qualitative et quantitative lors de cas fortuits et de force majeure. Ils doivent néanmoins prendre toutes mesures utiles afin d'assurer une exploitation normale.

Article 10

- Service minimum ¹En cas de grève, les TPG doivent fournir au minimum une offre atteignant le tiers de celle programmée aux heures de pointe sur les lignes principales (zones tarifaires 11 et 12) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (zones tarifaires 21, 31, et 41).
- ²Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance.

³En cas d'impossibilité des TPG, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer un service minimum.

Article 11

Offre
complémentaire

¹L'offre fournie par les TPG en complément de l'offre de référence fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'offre complémentaire donne lieu à une facturation indépendante de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 19 ci-après.

²Les nouveaux contrats à caractère provisoire ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

³Les lignes correspondant à l'offre complémentaire, situation au 1^{er} janvier 2003, figurent en annexe (Annexe 3).

Article 12

Offre de trafic
régional

L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par le Canton, au sens de l'article 49 alinéa 1^{er} de la loi sur les chemins de fer, cela par période d'horaire de mi-décembre de chaque année à mi-décembre de l'année suivante.

Article 13

Plan financier
pluriannuel

¹Les TPG fournissent un plan financier pluriannuel, qui comporte un budget des investissements et un budget de fonctionnement, accompagné de commentaires. Celui-ci doit notamment permettre la détermination du montant de l'enveloppe et des différentes tranches annuelles ; il fait partie intégrante du présent contrat (Annexe 8).

²Les budgets des investissements et de fonctionnement sont destinés à déterminer les besoins financiers nécessaires :

- au maintien de l'offre de référence
- à l'extension des lignes de tramway et l'accroissement de la capacité de transport
- à la réalisation des objectifs fixés dans le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics.

Article 14

Tarifs

¹Les TPG appliquent les tarifs fixés dans le contrat de prestations conclu entre l'Etat et la Communauté tarifaire intégrale de Genève, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics.

²Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.

Article 15

Etude de l'introduction de modes alternatifs de transport

¹Les TPG s'engagent à réaliser des études destinées à évaluer la faisabilité des nouveaux modes de transport propres à préserver l'environnement. Ils conduiront leurs analyses dans le cadre de la politique de l'Etat en la matière, avec la faculté de solliciter le soutien financier de l'Etat, par l'entremise du "Fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie" ou de toute autre façon.

²Ils s'efforceront en particulier d'optimiser la traction électrique sur les lignes à forte demande et de mettre en service des véhicules qui respectent l'environnement sur le reste du réseau.

TITRE III

INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES

Article 16

Terrains,
bâtiments et
équipements

¹Les parties recherchent les meilleures solutions pour régler le régime juridique des terrains, bâtiments et équipements nécessaires à l'exploitation des TPG (dont les bâtiments de la Jonction et du Bachet-de-Pesay).

²Les TPG assument en principe seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat. Dans ce cas, le principe, les modalités et les conséquences éventuelles (notamment sur l'enveloppe budgétaire) sont discutés au préalable avec l'Etat.

Article 17

Infrastructures
aériennes et au
sol

¹ L'Etat est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 de l'arrêté régissant le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987 (H 1 55.04). Les TPG en assument l'entretien, aux frais de l'Etat, selon les modalités fixées à l'article 22 ci-après et l'annexe 9 y relative.

² L'Etat délègue aux TPG les concessions relatives aux infrastructures qui lui sont octroyées par la Confédération.

³ Les infrastructures revenant à l'Etat subsistant dans les comptes des TPG (annexe 10) seront transférées à ce dernier, qui s'oblige à les reprendre selon des modalités à convenir.

TITRE IV

PRESTATIONS DE L'ETAT

Article 18

Plan directeur du réseau des transports publics

L'Etat associe les TPG à la préparation du plan directeur du réseau des transports publics servant de base à l'élaboration du contrat de prestations de la période 2007-2010.

Article 19

Enveloppe budgétaire

¹L'Etat s'engage à verser aux TPG, par tranches annuelles, l'enveloppe budgétaire pluriannuelle relative à l'offre de trafic urbain.

²L'aide financière de la (des) collectivité(s) publique(s) versée aux TPG est complétée par le Canton à l'effet de couvrir la totalité de l'excédent des charges relatives à l'offre de trafic régional, en raison des commandes annuelles de prestations passées par l'Etat.

³Un douzième de la tranche annuelle est versé mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

⁴Lorsque des circonstances nouvelles entraînent des variations sensibles par rapport au plan financier, les parties revoient d'un commun accord l'enveloppe budgétaire.

⁵L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. L'Etat paie lesdites prestations sur présentation des factures y relatives par les TPG.

⁶L'Etat donne acte aux TPG de son adoption du taux TVA d'impôt forfaitaire pour entreprise de transport concessionnaire.

Article 20

Modification de l'offre demandée par l'Etat

¹Si l'Etat demande une augmentation ou propose une diminution de l'offre pendant la durée du contrat, l'enveloppe budgétaire est modifiée en conséquence.

Article 21

Annonce de l'adaptation des tranches annuelles

Toute proposition de modification du montant de la tranche annuelle doit être communiquée à l'autre partie avant le 30 juin afin de prendre effet - en cas d'accord - au premier janvier de l'année suivante. Restent réservés les événements exceptionnels survenant après cette date.

Article 22

Entretien des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles

¹L'Etat s'engage à verser aux TPG, en sus des tranches annuelles, les sommes utiles à l'entretien des infrastructures actuelles visées à l'article 17 (Annexe 9). Le plan de décaissement est construit en fonction d'un calendrier prévisionnel de réalisation des travaux d'entretien lorsque les TPG les exécutent et en fonction de la facturation des travaux lorsque les TPG les délèguent à une entreprise tierce.

²Les TPG en tiennent un décompte annuel.

³L'Etat s'oblige à mettre en exploitation les infrastructures nouvelles aériennes et au sol nécessaires à la réalisation du plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (Annexe 7).

Article 23

Amélioration durable des conditions de circulation

¹L'Etat, respectivement l'Office des Transports et de la Circulation (OTC) prend toutes mesures utiles, dans le respect des autres modes de transport, pour améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, à l'effet de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation visée dans l'annexe 11. Les TPG s'engagent dans ce cadre à respecter les temps de parcours prévus, voire à les améliorer lors de chaque changement d'horaire.

²L'Etat associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de la circulation sur leur territoire.

TITRE V

DIVERS

Article 24

Responsabilité
quant
aux résultats

Les TPG sont responsables de leurs résultats. Ils conservent les trois-quarts des excédents de produits, dont deux-quarts seront affectés à la réserve générale et un quart à la libre disposition du conseil d'administration, tandis qu'un quart sera versé à l'Etat au titre de contribution au renouvellement des infrastructures de transport aériennes et au sol.

Article 25

For compétent

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat, sera soumis au Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

Article 26

Durée du contrat ¹Le présent contrat entre en vigueur dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire, mais avec effets au 1^{er} janvier 2003. Il vient à échéance le 31 décembre 2006.

²Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement du contrat au moins douze mois avant son échéance.

³Si, à l'échéance, les conditions du nouveau contrat n'ont pas encore été arrêtées, l'Etat continue de verser chaque mois un douzième de la tranche annuelle de l'année précédente.

Le contrat de prestations a été approuvé par le Conseil d'administration des

TPG le

et par le Conseil d'Etat le

Pour la République et Canton de Genève

Robert Cramer
Conseiller d'Etat

Pour les Transports Publics Genevois

Michel Jacquet
Président du conseil d'administration
Christoph Stucki
Directeur général

Genève, le

Fait en trois exemplaires

Tables des matières

PREAMBULE

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

- Article 1 : Règles régissant les rapports des parties
Article 2 : Objet du contrat

TITRE II : PRESTATIONS DES TPG

- Article 3 : Offre qualitative de référence
Article 4 : Garantie de qualité et gestion de l'environnement
Article 5 : Offre quantitative de référence
Article 6 : Contrôle de l'offre qualitative et quantitative, rapport sur la réalisation de l'offre et mesures correctrices
Article 7 : Modifications de l'offre demandées par les TPG
Article 8 : Sous-traitance
Article 9 : Cas fortuits et force majeure
Article 10 : Service minimum

- Article 11 : Offre complémentaire
- Article 12 : Offre de trafic régional
- Article 13 : Plan financier pluriannuel
- Article 14 : Tarifs
- Article 15 : Etude de l'introduction de modes alternatifs de transport

TITRE III : INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES

- Article 16 : Terrains, bâtiments et équipements
- Article 17 : Infrastructures aériennes et au sol

TITRE IV : PRESTATIONS DE L'ETAT

- Article 18 : Plan directeur du réseau des transports publics
- Article 19 : Enveloppe budgétaire
- Article 20 : Modification de l'offre demandée par l'Etat
- Article 21 : Annonce de l'adaptation des tranches annuelles
- Article 22 : Entretien des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles
- Article 23 : Amélioration durable des conditions de circulation

TITRE V : DIVERS

- Article 24 : Responsabilité quant aux résultats
- Article 25 : For compétent
- Article 26 : Durée du contrat

Annexes

1. Indicateurs de l'offre qualitative (Article 3 al. 2)
- 2/1. Normes ISO 9001, certifiée SGS-ICS (Article 4)
- 2/2. Normes de gestion de l'environnement ISO 14001, certifiées SGS-ICS (Article 4)
3. Lignes et structure du réseau (Articles 5 al. 1 et 11 al. 3)

4. Plan du réseau, état au 1^{er} janvier 2003 (Article 5 al. 1)
5. Intervalle de passage des véhicules (Article 5 al. 1)
6. Places x kilomètres offertes par jour et mode de transport (Article 5 al. 1)
7. Plan directeur 2003-2006 du réseau des transports publics (Article 5 al. 2 et 22 al. 3)
8. Plan financier pluriannuel 2003-2006 (Article 13 al. 2)
9. Entretien et renouvellement des infrastructures existantes (Articles 17 al. 1 et 22 al. 1)
10. Liste des infrastructures aériennes et au sol à transférer par les TPG à l'Etat (Article 17 al. 3)
11. Evolution de la vitesse commerciale d'exploitation (Article 23 al. 1)

Plan directeur 2003 - 2006 du réseau des transports publics à Genève, du 2 octobre 2002

Le plan directeur des transports publics présente l'évolution à court terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2003 - 2006.

1. INTRODUCTION

Sous la direction de la Plate-forme interdépartementale destinée à coordonner les approches mobilité / aménagement de territoire / environnement, les travaux techniques liés à l'élaboration du Plan directeur des transports publics ont été conduits par l'Office des transports et de la circulation (OTC). Cet office assure le rôle, depuis l'introduction de la révision de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF) le 1^{er} janvier 1996, d'autorité organisatrice des transports publics pour le compte du canton de Genève. Le DAEL, les TPG, les CFF et les Mouettes genevoises ont été associés aux travaux qui ont été engagés.

Le présent rapport expose les éléments clés du plan directeur des transports publics. Sur cette base, le Grand Conseil a été appelé à se prononcer sous forme de résolution, conformément à l'art. 1, al. 3 de la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50). Le Grand Conseil a décidé de soutenir le projet de Plan directeur qui lui a été soumis, à l'appui de quelques amendements qui ne remettent nullement en question les options présentées par le Conseil d'Etat.

Adopté par le Conseil d'Etat lors de sa séance du 2 octobre 2002, le plan directeur des transports publics a été l'une des bases pour le renouvellement du contrat de prestations des TPG et pourrait aussi l'être pour l'élaboration d'un éventuel avenant à celui des Mouettes genevoises et de conventions pour les autres opérateurs offrant des prestations dans le cadre du trafic régional.

Il convient enfin de souligner que le présent plan directeur des transports publics a été soumis à la consultation des TPG et du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en

matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Il a été tenu compte des observations recueillies lors de ces consultations.

2. CONSTATS ET ENJEUX

La nécessité de développer l'usage des transports publics à Genève est largement reconnue. La volonté de s'en donner les moyens techniques et financiers est exprimée tant par la politique des transports (Circulation 2000, TC 2005, Mobilité 2005) que par celle de l'aménagement du territoire (Plan directeur cantonal) et celle environnementale (Plan de mesures OPAIR, concept cantonal de l'environnement, Agenda 21).

Néanmoins, depuis plusieurs années, les transports publics doivent faire face à certaines évolutions défavorables du contexte dans lequel ils opèrent, dont la conséquence directe a été une stagnation du nombre de voyageurs transportés jusqu'en 1998. La fréquentation des TPG a progressé à nouveau à partir de 1999. Compte tenu de l'augmentation générale de la mobilité, on constate que les transports publics ont perdu des "parts de marché" face au transport individuel.

Les tendances défavorables observées sont principalement:

- une croissance importante de l'urbanisation à l'écart du réseau principal des transports publics, conséquence entre autres du frein mis à la densification du centre-ville;
- l'évolution générale du niveau et du mode de vie (réduction du temps de travail, flexibilisation des horaires, développement des loisirs, baisse relative du coût de l'automobile, mobilité individuelle accrue par l'achèvement du réseau autoroutier);
- une migration des emplois et des "gros générateurs de trafic" (centres commerciaux, centres de loisirs, etc) vers la périphérie de l'agglomération;
- des conditions de cohabitation avec le trafic automobile difficiles au centre-ville pour les transports publics, partiellement en conséquence du faible respect des mesures de stationnement;
- une stagnation des contributions financières allouées à l'exploitation des entreprises de transport public;
- des surcharges ponctuelles de certaines lignes des réseaux urbain et suburbain, entraînant une dégradation du confort des passagers.

Eviter que ces évolutions négatives ne se poursuivent et donner aux transports publics les moyens de répondre aux exigences formulées à leur égard constituent les deux (des trois) enjeux majeurs du plan directeur des transports publics.

1^{er} enjeu : Pour contrecarrer les tendances conduisant aux pertes de marché des transports publics, il importe d'inscrire le développement des transports publics dans une **stratégie globale concertée**. Il s'agit, d'une part, de **renforcer les synergies entre les différents modes de déplacement et entre les réseaux de transports publics** (UNIRESO), et d'autre part, de **mieux faire le lien avec différents domaines**, tels que l'aménagement du territoire, la gestion de la circulation, du stationnement et de l'aménagement urbain. Ceci implique également une réflexion quant à l'organisation institutionnelle, la stratégie de financement, la communication. C'est pourquoi le plan directeur des transports publics 2003-2006 intègre un important volet consacré aux **mesures d'accompagnement**.

2^{ème} enjeu : Donner aux transports publics les moyens d'assumer une part plus importante des déplacements (transfert modal) implique d'**améliorer l'offre à la fois au plan quantitatif : augmenter les capacités de transport, et qualitatif : mieux répondre à la diversité des déplacements**. En conséquence, le Plan directeur prévoit en priorité une amélioration des cadences et capacités sur le réseau principal, puis des adaptations de la desserte secondaire et suburbaine.

3^{ème} enjeu : Un troisième enjeu fondamental du plan consiste à **anticiper et tirer au maximum parti des nouvelles infrastructures de transports publics** décidées par les autorités cantonales : ligne ferroviaire Cornavin - Annemasse via La Praille - les Eaux-Vives (CEVA), ainsi que différentes lignes de tramway. Il s'agit notamment de renforcer les lignes de rabattement (bus) sur les stations importantes, de réorganiser et soulager la partie centrale du réseau des transports publics.

Pour inverser les tendances et renforcer l'attractivité des transports publics, il s'agit :

- D'inscrire le développement dans une stratégie multimodale de la mobilité
- D'améliorer l'offre quantitative et qualitative
- De tirer parti des nouvelles infrastructures décidées (CEVA et trams)

3. OBJECTIFS

3.1 *Objectif principal*

L'objectif principal est celui d'un développement quantitatif et structurel substantiel de l'offre en transports publics, nécessaire pour réaliser le report modal souhaité par le Conseil d'Etat et soutenir l'évolution de la mobilité de ces prochaines années.

Des scénarios d'évolution de la mobilité de la région genevoise à l'horizon 2020 ont été récemment élaborés conjointement par l'OTC et le DAEL. Il en ressort que, selon les hypothèses les plus probables de croissance de la population et des emplois (sources OCSTAT et INSEE), la mise en œuvre des projets prévus par le Plan directeur cantonal (en matière d'aménagement) générera 20 à 25 % de déplacements motorisés supplémentaires d'ici 2020, impliquant une augmentation de 30 à 40 % des kilomètres parcourus. Le réseau routier genevois n'étant évidemment pas en mesure d'assurer une telle augmentation du trafic individuel, notamment aux heures de pointe, il est indispensable, pour répondre à ces besoins, d'augmenter fortement (+ 65 %), et régulièrement jusqu'à 2020, l'offre des transports publics (en places x kilomètres) tant urbains que régionaux. Grâce à une part accrue des transports publics, on escompte limiter l'accroissement du trafic individuel motorisé et des nuisances induites.

A l'horizon 2006, sur la base de cette progression, l'objectif cible correspond à une augmentation globale de 20 % de l'offre des transports publics (en places x kilomètres).

Pour atteindre un tel objectif, l'action doit porter principalement sur trois niveaux :

- augmentation de la capacité (en places x kilomètre) de l'ensemble du réseau des transports publics. En effet, de nombreuses lignes urbaines et suburbaines sont déjà par endroit surchargées;
- diversification de l'offre, par la création de nouvelles liaisons (en particulier tangentielles) et le renforcement de la desserte hors pointe. Le réseau des transports publics doit être en mesure de mieux répondre à la diversité des besoins de déplacements (séduire la clientèle non pendulaire et/ou à destination autre que le centre ville). Il faut développer le réseau de nuit et le service à la demande;
- amélioration des points de correspondances, notamment en vue de valoriser les nouvelles haltes ferroviaires de Sécheron et Lancy-Pont-

Rouge, ainsi qu'en anticipation de la liaison CEVA et des nouvelles lignes de tramways décidées par l'Etat (loi H 1 50).

Ces actions devront être accompagnées par une politique de communication visant à inciter à l'utilisation des transports publics, et par la poursuite d'une politique de stationnement qui réponde aux besoins essentiels de la mobilité.

Les mesures à mettre en place pour réaliser ce plan directeur des transports publics pluriannuel n'auront que peu d'incidence sur le trafic individuel dans la mesure où les nouvelles lignes proposées empruntent des axes déjà aménagés pour la circulation des véhicules de transports publics.

Augmenter de + 20 % la fréquentation des transports publics d'ici 2006

3.2 Objectif secondaire

Le plan directeur des transports publics 2003-2006 s'inscrit dans la continuité du précédent plan, couvrant la période 1999-2002.

Certains développements du réseau des transports publics n'ayant pas été réalisés tels que prévus initialement, sont intégrés dans cette nouvelle planification quadriennale. Il s'agit principalement de la finalisation du concept des axes (structuration du réseau en axes majeurs qui sont empruntés par plusieurs lignes des TPG sur tout ou partie du parcours). D'autres projets ont été formellement décidés précédemment, comme les extensions du réseau de tram, la réalisation du prolongement du RER à Lancy-Pont-Rouge et la troisième voie ferroviaire Genève-Coppet.

La planification prévue dans ce plan directeur correspond au plan du réseau annexé à la loi sur le réseau des transports publics H 1 50.

Achever la réalisation des projets planifiés pour 1999-2002 ou décidés précédemment et finaliser le concept des axes

3.3 Objectif complémentaire

L'objectif complémentaire vise à mettre en place une série de mesures d'accompagnement mettant en valeur les projets réalisés ou planifiés en renforçant l'attractivité qualitative et quantitative des transports publics. Ces mesures peuvent aussi générer des avantages financiers, en particulier pour la collectivité publique.

Les mesures d'accompagnement mettant en valeur l'offre de transports publics réalisée ou planifiée sont, par exemple :

- les campagnes de communication;
- l’optimisation fonctionnelle et l’aménagement des interfaces;
- l’accessibilité (piétons, deux-roues), l’équipement et le confort des arrêts;
- le traitement des ruptures de charge et la prise en compte des différentes étapes de la chaîne des déplacements;
- le développement des synergies entre moyens de transports, en particulier par une planification combinée des aménagements routiers et du réseau de transports publics;
- la coordination avec l’aménagement du territoire, notamment dans le cadre des développements urbains prévus par le plan directeur cantonal;
- les mesures visant à réduire les temps de parcours des transports publics au centre ville;
- le développement de produits attrayants pour la clientèle et l’utilisation de nouvelles technologies;
- le développement de modes de transports alternatifs (ou présentant peu d’interconnexions avec les autres modes de transports);
- la desserte spéciale lors des grandes manifestations (à prévoir dans les contrats de prestations des opérateurs);
- l’amélioration de l’accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

Ces mesures ont été identifiées dans le cadre des réflexions menées dans ce plan directeur des transports publics pluriannuel. Elles constitueront des compléments à celui-ci. Leur financement sera assuré principalement par les budgets ordinaires des administrations concernées, qui devront être augmentés de l’ordre de 5 millions de F. Leur réalisation doit intervenir durant la période de mise en œuvre du plan directeur des transports publics.

Renforcer la performance des transports publics par des mesures d’accompagnement
--

4. DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

4.1 Typologie des lignes et développements proposés

Lignes urbaines principales

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de transport sur les pénétrantes urbaines de l'ordre de 25 % aux périodes de pointe (actuellement saturées localement); améliorer l'attrait du réseau en dehors des périodes de pointe (notamment réseau de nuit); limiter les transbordements et ruptures de charge; desservir les nouveaux quartiers importants et les P+R; améliorer l'interconnexion avec l'offre ferroviaire; anticiper les besoins de réorganisation future (tram, CEVA, etc.).

Actions mises en oeuvre : finalisation du concept des axes tel que planifié pour 1999-2002 et étendus à tous les axes pénétrant au centre de l'agglomération et prolongement ponctuel de lignes diamétrales; réalisation des branches de tram Sécheron et Acacias; renforcement des cadences durant la journée; harmonisation des horaires CFF-TPG; mise en oeuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus et les trams de l'ordre de 15 %, tout en conservant une certaine marge de capacité dans les convois.

Lignes urbaines de ceinture

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de ces lignes de ceinture de l'ordre de 25 %; dégager de la capacité sur les pénétrantes urbaines; améliorer l'attrait du réseau hors pointe (notamment réseau de nuit); limiter les transbordements et ruptures de charge; améliorer l'interconnexion avec l'offre ferroviaire.

Actions mises en oeuvre : renforcement généralisé des cadences et réorganisation partielle des lignes; harmonisation des horaires pour optimiser les transbordements; mise en oeuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 15 % et soulagement des surcharges ponctuelles du réseau sur les pénétrantes urbaines (par l'amélioration des déplacements tangentiels qui captent la clientèle utilisant des lignes diamétrales pour de tels déplacements).

Lignes urbaines secondaires

Objectifs à atteindre : séduire la clientèle se rendant ailleurs qu'au centre ville ou se déplaçant pour d'autres motifs que l'accès au lieu de travail; renforcer le maillage du réseau; augmenter la capacité de ces lignes (de l'ordre de 50 %); délester ponctuellement les lignes urbaines principales; améliorer les interconnexions entre réseaux TPG et CFF régional.

Actions mises en oeuvre : renforcement généralisé des cadences; développement et renforcement des liaisons tangentiels régulières et fréquentes desservant à la fois les grands quartiers d'habitations et les bassins d'emplois situés en périphérie du centre ville; harmonisation des horaires; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 50 %.

Lignes suburbaines

Objectifs à atteindre : augmenter la capacité de l'ordre de 50 % ; mieux répondre aux besoins de la clientèle résidant en dehors de l'agglomération (zones suburbaines et transfrontalières, service à la demande); limiter les transbordements et ruptures de charge; délester ponctuellement les lignes urbaines principales; améliorer les interconnexions entre réseaux TPG et CFF régional; renforcer l'offre des lignes transfrontalières (et le rôle de la gare routière) en collaboration avec les autorités françaises dans le cadre du "Développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois" (DTPR), notamment pour répondre à la demande croissante de déplacements liée à la mise en place des accords bilatéraux entre la Suisse et l'Union européenne.

Actions mises en oeuvre : augmentation des cadences; développement de nouvelles liaisons; harmonisation des horaires; prolongement des lignes régulières au centre de l'agglomération (une des trois interfaces principales); mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les bus de l'ordre de 50 %. Renforcement des relations suburbaines à destination du centre ville inhérentes aux développements territoriaux en zones périphériques et hors du canton.

Lignes ferroviaires

Objectifs à atteindre : extension de la desserte; améliorations ponctuelles de l'offre.

Actions mises en oeuvre : prolongement du RER à Lancy-Pont-Rouge; Rail 2000 1^{ère} étape (mise en exploitation de la 3^{ème} voie CFF Genève-Coppet); renforcement de la desserte de la Zimeysa; harmonisation des horaires; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation dans les trains de l'ordre de 30 %.

Lignes lacustres

Objectifs à atteindre : exploitation à l'année, nouvelles liaisons.

Actions mises en oeuvre : dessertes du P+R de Genève-Plage et du pont de la Machine par la création de nouvelles relations entre rives dans le Petit-Lac; exploitation toute l'année et renforcement ponctuel des cadences; mise en œuvre de mesures d'accompagnement.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation du réseau lacustre.

Lignes Noctambus

Objectifs à atteindre : augmentation de l'offre du vendredi soir; meilleure intégration au réseau des transports publics (notamment réseau de nuit TPG).

Actions mises en oeuvre : renforcement et uniformisation des cadences; dessertes étendues sur Annemasse et Saint-Julien; intégration à Unireso.

Résultats attendus : augmentation de la fréquentation du réseau Noctambus.

Porter l'action sur toutes les catégories de lignes

4.2 Interfaces et arrêts

Objectifs à atteindre : amélioration de l'interconnexion des lignes et des réseaux (maillage); amélioration de l'accessibilité et du confort pour les usagers; amélioration de la progression des transports publics dans et entre les trois interfaces principales.

Actions mises en oeuvre : améliorer l'organisation et le fonctionnement des trois interfaces principales; valoriser un certain nombre de points d'interconnexion et de rabattement privilégiés sur l'ensemble du territoire (interfaces périphériques); améliorer l'accessibilité (piétons, deux-roues), la qualité et le confort général des arrêts de transports publics.

Résultats attendus: amélioration des conditions de transbordement et d'accès aux transports publics; stabilité d'exploitation générant des économies financières.

Optimiser les interfaces pour permettre le développement de l'offre

5. COMPOSANTES DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Les développements inscrits dans le plan directeur des transports publics 2003-2006 peuvent être classés en quatre familles d'intervention ou composantes, sans distinction des lignes ni des étapes mentionnées ci-avant (*cf. planche annexée*) :

- finalisation I : projets planifiés dans le cadre du précédent plan directeur 1999-2002 des transports publics, qui n'ont pas été mis en service jusqu'ici (lignes urbaines principales);
- décidé : projets formellement décidés, voire engagés indépendamment du plan directeur des transports publics (extension des lignes de tram et des lignes ferroviaires CFF, lignes lacustres);
- finalisation II : propositions correspondant aux options stratégiques du précédent plan directeur des transports publics, qui sont traitées dans cette nouvelle période 2003-2006 (généralisation du concept des axes sur les lignes urbaines principales);
- nouveau : propositions permettant d'améliorer considérablement l'attrait des transports publics et de capter de nouvelles clientèles (lignes secondaires et suburbaines principalement).

La planche jointe en annexe met en évidence les objectifs et enjeux de chacune de ces composantes.

Les deux premières composantes correspondent à des projets déjà planifiés et décidés.

La troisième composante suit logiquement les deux premières dans le sens où elle vise à finaliser des options prises antérieurement (plan directeur 1999-2002 des transports publics).

Les trois premières composantes concernent presque exclusivement le réseau urbain principal. Seule la quatrième porte sur les réseaux secondaire et suburbain.

Cette quatrième composante constitue donc un enjeu important puisque c'est elle qui permettra d'apporter une réponse satisfaisante à la forte

croissance de la mobilité observée et prévisible en couronne et en périphérie de l'agglomération. Le plan directeur des transports publics forme un tout cohérent:

Toutes les composantes du plan sont complémentaires pour atteindre les objectifs.

Il pose les bases du développement important attendu peu après 2006 (CEVA, tram).

6. MANAGEMENT QUALITE

La mise en œuvre du plan directeur suit une démarche qualité qui intègre un programme adaptatif par étape, où chaque étape est évaluée et sert de base de décision pour les suivantes.

Les réalisations du plan directeur des transports publics sont ainsi évaluées périodiquement par l'autorité organisatrice, en fonction de critères quantifiables, de sorte que la planification fine des étapes suivantes est adaptée, en concertation avec les opérateurs, selon la comparaison entre les résultats observés, les indicateurs retenus et les objectifs initialement décidés.

Cette méthodologie permet un suivi attentif et précis du plan directeur des transports publics et donne la possibilité de vérifier la réalisation des objectifs sur la base d'indicateurs de qualité.

Les indicateurs du management qualité sont :

- la fréquentation (en voyageurs x kilomètres) dans les transports publics;
- la satisfaction des utilisateurs;
- les vitesses commerciales;
- le respect des horaires;
- les charges et recettes d'exploitation;
- les capacités de transport (en places x kilomètres) mises en service;
- l'adéquation offre de transports publics – aménagement du territoire.

Certains indicateurs font déjà l'objet de recensements et d'enquêtes périodiques effectués par les TPG, les CFF, les Mouettes genevoises et les Noctambus. D'autres devront être complétés. L'autorité organisatrice se chargera de coordonner les travaux de tous les opérateurs des transport dans cette mission.

Le recours à l'Observatoire des déplacements de l'OTC est prévu pour coordonner la collecte des données. Il précisera les données à récolter pour

permettre une uniformisation de celles-ci (entre les différents opérateurs de transport) et l'évaluation des indicateurs.

Cette évaluation fera l'objet d'un rapport annuel de l'autorité organisatrice. Ce rapport proposera des recommandations concertées pour la mise en service des étapes ultérieures. Il devra être validé par les opérateurs de transport concernés et sera remis au Grand Conseil au printemps suivant la fin de chaque année d'exploitation.

Les besoins financiers des étapes, faisant l'objet du plan financier quadriennal 2003-2006 du contrat de prestations des TPG par exemple, peuvent être justifiés avec précision au vu de l'évaluation périodique des réalisations mises en service.

Mettre en place un suivi permanent du plan directeur des transports publics par l'autorité organisatrice

7. PROGRAMME DE MISE EN OEUVRE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

Les réalisations prévues dans le plan directeur des transports publics sont planifiées en fonction de quatre échéances annuelles (12.2003 à 12.2006).

Le choix des étapes a été fait selon un regroupement logique des réalisations à entreprendre ou initialement décidées, en veillant à éviter des changements répétés sur un même axe.

Les étapes ont été étudiées en tenant compte des possibilités logistiques des opérateurs de transport, principalement les TPG.

Décembre 2003 : prolongement du tram sur la branche Nations; finalisation partielle du concept des axes, restructuration des lignes urbaines de ceinture; développement des lignes lacustres; renforcement des cadences.

Décembre 2004 : mise en exploitation de la 3^{ème} voie ferroviaire Genève-Coppet; prolongement du tram sur la branche Acacias; finalisation du concept des axes; renforcement des cadences.

Décembre 2005 : développement des lignes secondaires; renforcement des cadences.

Décembre 2006 : développement des lignes suburbaines; renforcement des cadences ; mise en service du premier tronçon du tram Cornavin – Meyrin – CERN ou de la section Grand-Lancy, selon la réalisation des travaux.

Ces étapes de mise en œuvre du plan directeur prennent toutes en compte plusieurs composantes :

Composantes Étapes	Finalisation I	Décidé	Finalisation II	Nouveau
Décembre 2003	X	X	X	
Décembre 2004	X	X	X	X
Décembre 2005			X	X
Décembre 2006			X	X

Réaliser le plan directeur des transports publics en quatre étapes
homogènes

8. SCENARIOS DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

8.1 Scénarios de mise en œuvre du plan directeur des transports publics

Différents scénarios ont été développés pour montrer les incidences sur l'offre en transports publics dans le cas d'une enveloppe de contributions cantonales moins importante que prévu.

Les scénarios, basés sur les composantes du plan directeur des transports publics, admettent tous la restructuration complète ou partielle du réseau actuel, mais calibrent l'offre selon les contributions cantonales octroyées :

Scénario	Composantes	Contributions cantonales (évol. p/r à 2002)	Offre sur les lignes nouvelles / modifiées	Impact global sur le réseau TC
I Minimum légal	Décidé	à coût constant	+	-
		+ 4 millions	+	=
II Minimum légal + plan dir. TC 99-2002	Décidé + Rattrapage	à coût constant	+	-
		+ 7 millions	++	+
III plan dir. TC 03-06 (zones urbaines)	Décidé + Rattrapage +	à coût constant	+	-
	Finaliser	+ 18 millions	+++	++
IV plan dir. TC 03-06 complet	Décidé + Rattrapage +	à coût constant	+	-
	Finaliser + Nouveau	+ 25 millions	++++	++++

Les scénarios I, II et III ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés; la fréquentation des transports publics ne progresse pas ou peu en raison de la faible mise en valeur des projets décidés. Ainsi, les transports publics risquent fort de perdre des parts de marché au profit du trafic individuel.

Le scénario IV accompagné d'une augmentation de 25 millions de F de contributions cantonales annuelles permet seul d'atteindre les objectifs du plan directeur des transports publics. Ce montant correspond toutefois à un plafond qui pourra être réévalué étape par étape grâce à la démarche qualité.

8.2 Conclusions

Le plan directeur des transports publics est basé sur la restructuration du réseau des transports publics et l'augmentation des cadences et capacités. Ces éléments sont indispensables pour atteindre les objectifs fixés.

Une réalisation partielle des propositions du plan directeur des transports publics devrait, le cas échéant, se traduire par la diminution de certaines fréquences, en particulier sur le réseau urbain principal, avec le risque d'une croissance plus modeste de la fréquentation et d'un niveau de desserte ponctuellement plus faible qu'aujourd'hui. Elle ne conduirait cependant qu'à différer d'indispensables développements et donc à les superposer aux efforts qui devront encore intervenir ultérieurement en matière de développement des transports publics.

Adopter un scénario autre que celui du plan directeur des transports publics complet ne permet pas de répondre aux objectifs fixés
--

9. IMPACTS FINANCIERS

9.1 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation ont été évalués avec toute la précision possible à ce stade de planification.

Les valeurs ont été déterminées pour les réseaux TPG et CFF. Celles des réseaux des Mouettes genevoises et des Noctambus sont très modestes en comparaison.

Ces valeurs ont été estimées sur la base d'un calcul ligne par ligne, en tenant compte des coûts kilométriques (matériel roulant), des cadences et horaires définis (conducteurs), des possibilités d'interlignages (optimisation de la rotation des véhicules) et des types de véhicules. Les grands investissements d'infrastructure et d'équipement, tout comme les économies résultant des mesures d'accompagnement, n'ont pas été pris en considération dans l'évaluation qui a été opérée.

Sur ces bases, l'augmentation des coûts d'exploitation résultant de la mise en service du plan directeur des transports publics 2003-2006 est de l'ordre de + 44 millions de F. Cette variation correspond à une augmentation globale de + 25 % ou annuelle de + 6 %.

Cette augmentation est principalement conditionnée par les projets décidés et les options prises durant le précédent plan directeur 1999-2002 des transports publics, qui représentent environ les deux tiers des coûts d'exploitation.

9.2 Produits du transport

Une estimation des produits du transport a été réalisée sur la base de la prise en compte d'une adaptation tarifaire et d'une augmentation de la fréquentation de 20 % (d'ici à 2006). Les valeurs fournies sont donc indicatives.

Selon ces hypothèses, la hausse des recettes est de + 25 %, passant de 84 millions pour l'année 2000 à 106 millions de F pour l'année 2006.

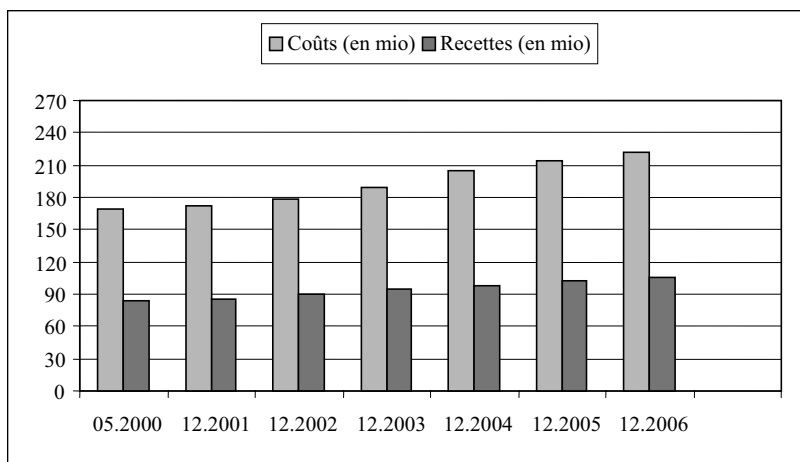
9.3 Contribution cantonale

L'évolution de la contribution cantonale a été calculée sur la base des coûts d'exploitation et des produits du transport, en supposant que les coûts

d'administration, les autres produits et les subventions de la Confédération au trafic régional sont inchangés.

Sur cette base, la contribution cantonale devrait passer de 108 millions pour l'année 2000 à environ 140 millions de F pour l'année 2006. En considérant la croissance (plus modeste) de la contribution en 2001 ("Constellation") et en 2002, on peut estimer que, pour la période 2003-2006, l'augmentation sera de 20 à 25 millions de F, ce qui correspond à une croissance de l'ordre de + 5 à + 7 % par an.

Le tableau ci-après présente les variations des coûts d'exploitation par année :



Augmenter les subventions cantonales de l'ordre de + 5 à + 7 % par an d'ici à 2006

10. PREMIERE ETAPE DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS 2003-2006

Les réflexions entreprises dans le cadre de l'élaboration du plan directeur 2003-2006 des transports publics ont démontré la nécessité de prévoir une première étape de réalisations dès décembre 2002.

Cette étape est notamment conditionnée par le prolongement du RER à la halte de Lancy-Pont-Rouge, qui est mis en valeur par le développement de lignes TPG de rabattement.

La desserte du corridor Saint-Julien-en-Genevois, Plan-les-Ouates, Bachet-de-Pesay et Stade de Genève est renforcée.

Le renforcement de la relation entre Meyrin et le centre ville, via l'aéroport, est proposé (nouvelle ligne assurant la desserte entre Meyrin, l'aéroport, les Organisations internationales et le quartier de Sécheron).

Des améliorations ponctuelles du réseau Constellation sont prévues ainsi que des adaptations diverses.

Les coûts d'exploitation de cette étape sont évalués à 5 millions de F.

11. CONCLUSION

Le réseau de transports publics planifié à l'horizon 2006 offre les conditions nécessaires pour atteindre les objectifs fixés, et notamment la cible de 20 % d'augmentation globale de l'offre. Il intègre des projets déjà engagés ou décidés et les complète par des développements permettant d'accroître l'attrait et la cohérence du réseau ainsi que la capacité de transport.

La mise en place du management qualité en accompagnement du plan directeur des transports publics garantit un suivi adéquat du projet et une affectation vérifiable des moyens financiers à mettre en œuvre.

Le plan directeur des transports publics ne saurait toutefois développer ses effets et rencontrer le succès escompté auprès de la clientèle sans la réalisation d'un certain nombre de mesures d'accompagnement.

Enfin, les réalisations prévues dans le cadre de ce plan directeur des transports publics permettent de préparer le terrain pour les futurs développements ferroviaires (CEVA), dont le succès est largement tributaire de leur bonne intégration dans un réseau de transports publics performant, attractif et adapté à des besoins de mobilité diversifiés.

<p>Le plan directeur des transports publics 2003-2006 permet d'atteindre les objectifs fixés et prépare le terrain aux futurs développements lourds des transports publics déjà décidés (CEVA et trams)</p>

ANNEXE 1/1

INDICATEURS DE L'OFFRE QUALITATIVE

Classification des dimensions et aspects du service offert selon le concept de service des TPG et la norme en13816 du CEN.

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
SECURITE					
Prévention des agressions (CEN 7.1)					
Le client ne veut pas être agressé	Mesure du sentiment d'insécurité à bord	A bord des véhicules, les clients sont le moins possible importunés par des comportements agressifs ou dérangeants	Le nombre d'agressions physiques à bord des véhicules (de clients ou de collaborateurs) n'excède pas 1 par semaine	Un client est agressé par un collaborateur	Analyse contradictoire du cas, sanction du collaborateur impliqué dès sa responsabilité établie et réparation du préjudice subi par le client
Prévention des accidents (CEN 7.2)					
Le client ne veut pas subir un accident impliquant un véhicule TPG	Perception client de la sûreté du réseau	A bord des véhicules, les clients sont transportés dans des conditions de sûreté excellentes	Moins de 0,5% des clients sont touchés par une perturbation du service de plus de 6' consécutive à un accident impliquant un véhicule TPG	Un client est blessé dans un accident provoqué délibérément par un agent TPG	Après analyse du cas, sanction de l'agent concerné et réparation du préjudice subi par le client
Style de conduite (CEN 6.3)					
Le style de conduite est sécurisant pour le client	Satisfaction exprimée sur le style de conduite du conducteur	Les conducteurs TPG veillent, dans toute la mesure du possible, à ce que leurs clients ne chutent pas à bord du fait de leur conduite inutilement brusque	Le nombre de chutes de clients imputables directement au style de conduite des conducteurs TPG n'excède pas 3 par semaine	Un conducteur fait délibérément tomber des clients de par sa conduite	Après analyse contradictoire du cas, sanction de l'agent concerné et réparation du préjudice subi par le client
PONCTUALITE, REGULARITE					
Régularité sur le réseau urbain principal (CEN 4.2)					
Le client s'attend à ce que les horaires affichés soient respectés	Satisfaction client sur le respect de l'horaire affiché	Sur les lignes urbaines principales, le retard éventuel sur le tronçon le plus fréquenté n'excède pas une fréquence de passage	Moins de 2% des clients des lignes principales a subi une attente supérieure à deux intervalles de passage	Le client attend plus de 2 intervalles de passage sans recevoir d'information adéquate	Lettre d'excuse Intervention immédiate de la RCT pour service et information
Ponctualité sur les réseaux urbain secondaire et régional (CEN4.2)					
Le client s'attend à ce que les horaires affichés soient respectés	Satisfaction client sur la ponctualité par rapport à l'horaire affiché	Sur les lignes urbaines secondaires et régionales, aucun véhicule n'est en avance et le retard éventuel n'excède jamais un demi-intervalle de passage entre deux véhicules.	Moins de 2% des clients des lignes secondaires ou régionales a subi une attente supérieure à 10 minutes. De plus aucune avance de plus d'une minute n'est admise.	Un client rate un véhicule qui passe en avance	Lettre d'excuse, Remboursement du titre de transport Intervention immédiate de la RCT pour service et information

ANNEXE 1/2

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
ACCESSIBILITE - FIABILITE					
Disponibilité des distributeurs de titres de transport (CEN 2.3)					
Le client s'attend au bon fonctionnement des distributeurs de titres de transport	Satisfaction concernant le fonctionnement des DATT	Les DATT aux arrêts ou embarqués, ainsi que dans les agences et chez les revendeurs, fonctionnent correctement	99% des clients disposent de distributeurs en état de fonctionner.	Un client ne peut pas se procurer de titre de transport correspondant à son besoin que ce soit sur le réseau, chez un revendeur ou dans une agence TPG	Lettre d'excuse Remise en état d'un équipement défectueux dans les deux heures suivant son signalement
Existence de lignes directes (CEN 1.2)					
Le client désire pouvoir effectuer son déplacement le plus rapidement possible	Satisfaction quant à l'organisation et au maillage du réseau	Les TPG s'efforcent de limiter les correspondances pour leur clientèle	Chaque année, le nombre de clients devant effectuer une correspondance sur le réseau diminue de 0,1% (pourcentage du total des voyages x km)		
Fréquences et horaires adaptés aux besoins (CEN 1.3)					
Le client souhaite pouvoir effectuer un transport au moment où il désire l'utiliser	Satisfaction relative aux horaires et fréquences offerts	Les TPG désirent grâce à la concertation préalable de l'Etat, des communes et associations mettre en place des horaires aussi conformes que possible aux attentes de la population	Les projets d'horaires sont communiqués aux partenaires et 95% des remarques justifiées présentées par les communes sont satisfaites	Une commune n'est pas informée des horaires projetés	Lettre d'excuse et engagement de corriger les éventuels dysfonctionnements qui en découleraient le plus vite possible (au plus tard au changement d'horaire suivant)
Commodité des correspondances (CEN 1.2)					
Quand celle-ci est évitable, le client attend à ce que sa correspondance soit facilitée par un ménagement adéquat de l'interface par une attente minimale	Satisfaction sur les correspondances et connexions possibles sur le réseau	Sur les lignes à faible fréquence (intervalles supérieurs à 30'), la correspondance est garantie le soir ou le week-end	Moins de 1% des clients concernés par une correspondance garantie ne peut bénéficier effectivement de cette garantie	Un véhicule d'une ligne secondaire quitte le point de correspondance garantie sans avoir assuré adéquatement la correspondance promise aux clients	Lettre d'excuse au client, transport du client par taxi aux frais des TPG, correction immédiate du dysfonctionnement à la RCT et auprès des agents concernés (TPG ou sous-traitant)
Fiabilité des véhicules (CEN 1.5)					
Le client s'attend à ne pas subir de panne de véhicule durant son trajet	Satisfaction exprimée quant à la fiabilité des véhicules	Les TPG visent à ne subir qu'un minimum de pannes de véhicules entraînant une perturbation dommageable pour la clientèle	Moins de 0,1% des clients est touché par une perturbation de plus de 6' résultant d'une avarie technique d'un véhicule	Un client est victime d'un accident suite à la défaillance technique d'un véhicule	Réparer le préjudice subi, mettre en place immédiatement les mesures correctrices internes adéquates propres à éviter toute reproduction d'un semblable accident

ANNEXE 1/3

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
---	--	---	--	--	--

INFORMATION A LA CLIENTELE

Information générale sur l'offre de transport (CEN 3.1)

Le client doit pouvoir disposer d'informations correctes sur l'offre afin de planifier au mieux le déroulement de ses déplacements	<p><i>Information générale sur l'offre (lignes et horaires)</i></p> <p><i>Facilité d'atteindre la centrale d'information des TPG par téléphone</i></p> <p><i>Information sur les correspondances</i></p>	La centrale d'information sur la mobilité (CIM), le site internet, les agences TPG, disposent d'informations à jour sur l'offre. Les correspondances entre lignes TPG, entre lignes TPG et CFF, SNCF, gare routière, réseau TAC sont accessibles par horaire de poche, CIM, site internet et bornes (uniquement TPG et CFF). Les dernières correspondances du soir et le service Taxibus font l'objet d'une publication spécifique	95% des clients doivent être renseignés correctement	Un client reçoit une information périmée ou erronée	<p>Lettre d'excuse</p> <p>Action corrective dans un délai de 48h</p> <p>Remboursement du titre de transport</p>
--	--	--	--	---	---

Information sur l'assortiment et les tarifs des titres de transport (CEN 3.1)

Le client doit pouvoir disposer d'informations correctes sur l'assortiment de titres de transport et sur leurs tarifs	<i>Information sur la gamme des titres de transport</i>	Conducteurs, CIM, site internet, bornes, agences TPG, revendeurs, distributeurs disposent d'information à jour sur les titres de transport et leurs tarifs.	95% des clients doivent être renseignés correctement	Un client reçoit une information périmée ou erronée	<p>Lettre d'excuse</p> <p>Action corrective dans un délai de 24h</p>
---	---	---	--	---	--

Information aux points d'arrêt (CEN 3.2)

Le client doit pouvoir disposer aux points d'arrêt d'informations à jour sur l'offre de transport TPG	<i>Information disponible aux arrêts TPG</i>	Les points d'arrêt informent sur : le nom de l'arrêt, no de la ligne, les principales destinations de la ligne, les lignes en correspondance, les heures de passage prévues, l'adresse du point de vente le plus proche Seuls les points d'arrêt équipés d'un distributeur informent sur les tarifs en vigueur, le plan du réseau Seuls les arrêts équipés de "Smartinfo" donnent l'information en temps réel à la clientèle.	90% des clients trouvent des points d'arrêts conformes à la qualité voulue par les TPG	Un arrêt est signalé par un client avec une information périmée ou erronée	<p>Lettre d'excuse</p> <p>Action corrective dans un délai de 24h</p>
---	--	---	--	--	--

ANNEXE 1/4

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
---	--	---	--	--	--

INFORMATION A LA CLIENTELE (SUITE)

Information à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules (CEN 3.2)

Le client doit pouvoir facilement identifier le numéro de ligne qui dessert le véhicule, sa destination et être informé à bord sur le prochain arrêt.	Identification de la ligne et de la direction sur les véhicules	A l'extérieur des véhicules, les clients sont informés sur la ligne desservie, son numéro, sa destination. A l'intérieur des véhicules, les clients sont informés sur la ligne desservie, son numéro, les destinations et arrêts principaux, le schéma de ligne, le plan du réseau et le prochain arrêt.	95% des clients ont à disposition une information à l'extérieur et à l'intérieur des véhicules conforme à la qualité voulue par les TPG	Un client reçoit une information périmée ou erronée alors que l'erreur a été signalée depuis plus de 15 jours ou le système d'annonce des arrêts est déclenché volontairement dans le véhicule	Lettre d'excuse Action corrective à la 1ère rentrée du véhicule au centre de maintenance
---	---	--	---	--	---

Information en situation perturbée (CEN 3.3)

Le client s'attend en cas de perturbation du service à en être informé dans le plus bref délai possible	Information en cas de perturbation importante de l'activité des TP	Les TP veulent limiter au maximum les courses annulées. Dans le cas où une annulation de course serait inévitable, ils s'engagent à en informer convenablement leurs clients et, dans toute la mesure du possible, à leur proposer un service de remplacement	Moins de 1% des clients sont touchés par une annulation de course due à une perturbation majeure du réseau sans avoir pu en être informés correctement (sur le service de substitution éventuel notamment)	A un point d'arrêt équipé, un client attend 3 intervalles ou plus de fréquence sans être informé d'une perturbation ou de la modification de tracé.	Lettre d'excuse Action immédiate pour informer/signaler les perturbations et faire des recommandations.
---	--	---	--	---	--

RAPIDITE

Temps moyen de déplacement (CEN 4.1)

Le client s'attend à pouvoir effectuer son déplacement de façon aussi rapide que possible	Perception de la rapidité du service offert	Les TPG visent, conformément à la loi, à offrir à leurs clients la meilleure vitesse commerciale possible	La vitesse commerciale progresse d'au moins de 1% chaque année	Les TPG sont empêchés d'atteindre leurs objectifs par des encombrements à répétition en particulier en zone urbaine dense	L'Etat, par l'intermédiaire de la Police, de l'OTC ou de tout autre organisme pertinent, remédie dans les meilleurs délais aux causes d'encombrements répétitifs constatés par les TPG
---	---	---	--	---	--

PROPRETE

Netteté, propreté des installations (CEN 6.4)

Le client s'attend à ce que l'équipement d'arrêt soit complet, en bon état	Satisfaction relative à la propreté des arrêts TPG	Aux points d'arrêt les équipements TPG sont propres	80% des clients trouvent des points d'arrêts conformes à la qualité voulue par les TPG	Un arrêt endommagé n'est pas rétabli dans les 2 jours ouvrables	Lettre d'excuse
--	--	---	--	---	-----------------

ANNEXE 1/5

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
---	--	---	--	--	--

PROPRETE (SUITE)

Netteté, propreté des véhicules (CEN 6.3)

Le client s'attend à monter dans des véhicules propres à l'extérieur comme à l'intérieur	Perception de la propreté et de l'aspect des véhicules	Les véhicules sont nettoyés selon un plan journalier, hebdomadaire et mensuel. Le sous traitant responsable de cette activité est évalué selon les normes de qualité ISO9001	85% des clients ont à disposition des véhicules propres à l'extérieur et à l'intérieur conformément à la qualité voulue par les TPG	Le client détériore de manière avérée ses vêtements en empruntant les TPG	Lettre d'excuse Prise en charge des frais
--	--	--	---	---	--

ACCUEIL

Accueil aux points de vente (CEN 5.3)

Dans les agences TPG et chez les revendeurs, le client souhaite se procurer le titre de transport correspondant à son besoin s'attend à être bien accueilli (attente raisonnable, courtoisie et compétence du personnel)	Satisfaction relative à l'attente dans les agences et chez les revendeurs, à la courtoisie et à la compétence du personnel	Les TPG ont pour objectif de maintenir des points de vente caractérisés par efficacité, compétence et courtoisie pour les agences TPG et les revendeurs agréés	85% des clients disposent de points de vente conformes aux critères de qualité voulue par les TPG	Un client ne peut pas se procurer un titre de transport et/ou il attend plus de 10 min au point de vente	Lettre d'excuse
--	--	--	---	--	-----------------

Attitude du conducteur (CEN 5.3, 5.4)

Le client souhaite rencontrer un conducteur aimable et serviable	Amabilité et serviabilité des conducteurs	Nos conducteurs sont soignés, aimables, serviables et courtois avec la clientèle	85% des clients sont accueillis par des conducteurs respectant la qualité voulue par les TPG	Véhicule à l'arrêt, un conducteur refuse de renseigner un client	Lettre d'excuse
--	---	--	--	--	-----------------

Attitude des contrôleurs de titre de transport (CEN 5.3)

Le client s'attend à rencontrer des contrôleurs courtois, discrets et équitables	Courtoisie, équité et professionnalisme des contrôleurs de titre de transport dans les véhicules	Le taux de contrôle est adapté au taux de fraude mesuré. Les contrôleurs doivent aborder les clients de manière courtoise, discrète, équitable et professionnelle.	90% des clients contrôlés en infraction pour oubli d'abonnement et dont l'identité a été relevée ont eu affaire à des contrôleurs respectant la qualité voulue par les TPG	Un contrôleur a une attitude vexatoire, grossière ou discriminatoire.	Lettre d'excuse
--	--	--	--	---	-----------------

CONFORT

Montée et descente du véhicule (CEN 6.1)

Le client doit pouvoir monter et descendre dans le véhicule en toute sécurité	Temps d'ouverture et de fermeture des portes	Les conducteurs sont attentifs à l'approche d'un point d'arrêt et à la bonne montée des clients dans le véhicule. Les TPG ont pour objectif de diminuer le nombre annuel de chutes clients.	Le nombre de clients victimes d'une chute n'excède pas 3 par semaine.	Le fonctionnement des portes est durablement défectueux ou le conducteur ne respecte pas les consignes sur l'approche arrêt, montée client	Lettre d'excuse Changement de véhicule au terminus si problème technique
---	--	---	---	--	---

ANNEXE 1/6

Définition de la qualité attendue par le client	Satisfaction du client mesurée par sondage continu	Définition de la qualité voulue par les TPG	Performance de l'entreprise évaluée par mesure interne ou client mystère	Définition de la situation inacceptable pour le client	Définition des mesures correctrices prises
---	--	---	--	--	--

CONFORT (SUITE)

Confort des arrêts et des véhicules (CEN 6.5, 6.3)

l'attente à un arrêt peut être longue, les clients veulent y avoir des équipements confortables. De même, ils souhaitent un bon niveau de confort à bord	Satisfaction clients sur le confort des arrêts et des véhicules	Les TPG visent à obtenir des communes l'installation et l'entretien régulier des équipements nécessaires au confort de la clientèle. Ils assurent un niveau de confort raisonnable de leurs véhicules.	Moins de 10% des clients ne dispose pas à l'arrêt des équipements de confort voulus Moins de 2% des clients ne dispose pas des conditions de confort des véhicules voulues	Un client se blesse ou tombe en utilisant les équipements d'un arrêt (banc, barre d'appui,...) ou en prenant place à bord d'un véhicule (hors cas des chutes à la montée-descente)	Lettre d'excuse et demande immédiate à la commune intéressée (avec copie au client concerné) de corriger le problème constaté dans le cas de l'arrêt, correction immédiate et indemnisation du client dans le cas du véhicule.
--	---	--	---	--	--

Offre de base et capacité des véhicules (CEN 6.2)

En situation normale le client doit pouvoir monter dans le premier véhicule qui se présente et ne pas être serré.	Disponibilité des places	L'offre de service est dimensionnée pour que le taux d'utilisation de nos véhicules ne dépasse pas 2 passagers debout au m ²	A la période de pointe du soir, le client a sur tout le réseau des véhicules à disposition avec un taux moyen d'utilisation n'excédant pas 2 personnes au m ²	Un client ne peut pas monter dans 2 véhicules de suite par manque de place.	Lettre d'excuse et remboursement du titre de transport
---	--------------------------	---	--	---	--

ENVIRONNEMENT

Pollution et bruit (CEN 8.1)

Les habitants et riverains attendent à ce que les TPG exécutent leurs prestations en efforçant de minimiser autant que possible les perturbations de leurs activités sur l'environnement, en particulier en termes de pollution et de bruit	Satisfaction de la population et de la clientèle par rapport au respect de l'environnement par les TPG	Les TPG s'engagent à réduire graduellement la pollution et le bruit de leurs véhicules conformément aux engagements pris dans le cadre de la certification ISO14001	Dans l'offre totale de transport des TPG, la part des véhicules x km effectuée avec des véhicules électriques croît d'année en année	Une année, la part des vhcxkms effectuée avec des véhicules électriques diminue d'au moins 5%	Modification des affectations de véhicules et/ou intervention spéciale sur les véhicules incriminés. Le constat doit avoir été effacé l'année suivante.
---	--	---	--	---	---

ANNEXE 2/1



**SGS International Certification
Services AG**

CERTIFICAT

Certificat numéro 80206-1



SGS International Certification Services AG, Zurich,
certifie que l'organisme

Transports Publics Genevois CH-1212 Grand-Lancy



a instauré et applique un Systeme de Management de la
Qualite.

Lors de l'audit de certification effectué par la SGS-ICS, la
preuve a été apportée que le Systeme de Management de
la Qualite répond aux exigences de la norme suivante:
SN EN ISO 9001 : 2000

L'étendue du Systeme de Management de la Qualite couvre:
Transports publics

La certification initiale a été obtenue le 25 juin 1998.
Ce certificat est valable pour une période de trois ans,
soit jusqu'à la date du 11 juillet 2001



Attestations-Nr. SCL5-017

SGS International Certification Services AG
Technopark, Pfingstweidstrasse 30, CH-8005 Zurich

Zurich, le 12 juillet 2001

La Direction

ANNEXE 2/2



**SGS International Certification
Services AG**

CERTIFICAT

Certificat numéro 201419



SGS International Certification Services AG, Zurich,
certifie que l'organisme

Transports Publics Genevois CH-1212 Grand-Lancy

a instauré et applique un Système de Management
Environnemental.

Lors de l'audit de certification effectué par la SGS ICS, la
preuve a été apportée que le Système de Management
Environnemental répond aux exigences de la norme suivante
SN EN ISO 14001 : 1996

L'étendue du Système de Management Environnemental
couvre toutes les activités significatives de la société.

Transports publics

Ce certificat est valable pour une période de trois ans,
soit jusqu'à la date du 11 juillet 2004



Akkreditierung-Nr. SU.S.024

SGS International Certification Services AG
Technopark, Pfingstweidstrasse 30, CH-8005 Zurich

Zurich, le 12 juillet 2001

La Direction

ANNEXE 3

LIGNES ET STRUCTURE DU RESEAU

(Situation au 1^{er} janvier 2003)

RESEAU URBAIN (ZONES TARIFAIRE 11 & 12)

	Tram	Trolleybus	Autobus
Lignes principales	12, 13, 16	2, 3, 6, 7, 10, 19	1, 4, 5, 8, 9, 11, 14, 18, 20, 27
Ligne de doublure	--	--	29
Lignes secondaires	--	--	31, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 52, 53, 54

RESEAU REGIONAL (ZONES TARIFAIRES 11, 12, 21, 31, 41)

	Autobus
Lignes régionales	A, B, C, D, E, F, G, H, K, L, S, V, W, X, Y, Z

pour financer les coûts non couverts par les recettes des clients et en plus de l'indemnité de l'Etat, les TPG perçoivent aussi des indemnités :

de la Confédération selon l'ordonnance sur les indemnités du trafic régional et de communes ou de tiers qui désirent compléter l'offre de base définie dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50, art. 2) par une offre complémentaire.

PARTICIPATION DE LA CONFEDERATION AUX LIGNES DE TRAFIC REGIONAL

	Tram	Autobus
Lignes principales	13	8 ¹
Lignes secondaires	--	33, 43 ² , 45
Lignes régionales	--	A, C, D ³ , E, F ³ , K, L, S, W, X ⁴ , Y ³ , Z, TELEBUS®

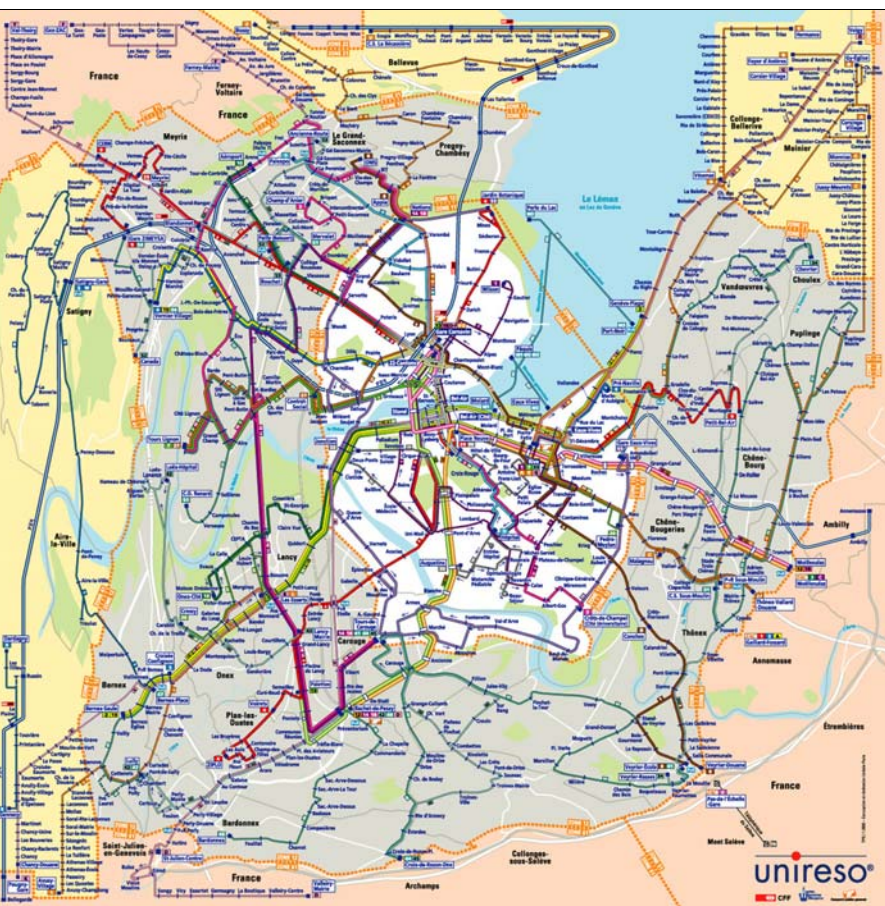
PARTICIPATION DE COMMUNES OU DE TIERS POUR DE L'OFFRE COMPLEMENTAIRE

	Autobus
Lignes secondaires	31, 32, 34, 35, 36, 41, 43, 47, 51, 52, 53
Lignes régionales	E, V, X

exclusivement le tronçon Cornavin - Veyrier
 exclusivement le tronçon Loëx - Onex
 exclusivement le tronçon sur territoire genevois
 exclusivement le tronçon La Plaine - Dardagny

ANNEXE 4

PLAN DU RESEAU
(Situation au 1^{er} janvier 2003)



ANNEXE 5

INTERVALLES DE PASSAGE DES VEHICULES

RESEAU URBAIN PRINCIPAL – CONCEPT DES AXES

		Lignes tram																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	10'	7,5'	10'										7,5'				10'	15'	20'				
		15'			12'												15'			20'				
		20'				15'				12'						15'			20'					
		soit l'offre cumulée par axe																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	5'	3,75'	5'										3,75'			5'	7,5'	10'					
		7,5'			6'												7,5'			10'				
		10'				7,5'				6'						7,5'			10'					
		Lignes autobus et trolleybus																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	20'	8'	15'										8'				15'	30'	40'				
		30'			24'				15'						24'			30'		40'				
		40'				30'				24'						30'			40'					
		soit l'offre cumulée par axe																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	10'	4'	7,5'										4'				7,5'	15'	20'				
		15'			12'				7,5'						12'			15'		20'				
		20'				15'				12'						15'			20'					

RESEAU URBAIN PRINCIPAL – HORS CONCEPT DES AXES

		Lignes autobus et trolleybus																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	15'→6'	6'	8'										6'				10'	15'	20'				
		15'			12'				8'						12'			15'		20'				
		20'				15'				12'						15'			20'					

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite sur toutes les lignes au maximum de 25%, afin de l'adapter au mieux à la baisse de l'utilisation.

RESEAU URBAIN SECONDAIRE & REGIONAL

		Lignes autobus																						
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Lundi au vendredi	5	60'	30'	60'										30'				60'						
		60'																						
		60'																						

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite sans toutefois descendre au-dessous de ces intervalles maximaux.

ANNEXE 6

PLACES X KILOMETRES OFFERTES PAR MODE DE TRANSPORT

(Places x km productives sur Suisse - situation au 1^{er} janvier 2003)

Lignes principales	
- tram	375'399'860
- trolleybus	404'610'113
- autobus	454'600'707
Lignes de doublure	
- trolleybus	1'680'777
- autobus	15'746'679
Lignes secondaires	
- autobus	175'192'784
Lignes régionales	
- autobus	193'805'377
TOTAL	1'621'036'297

es places x km offertes pour les années 2003 (à partir du 30 mars) à 2006 seront déterminées après l'adoption des modifications du réseau par le Conseil d'Etat, applicables à partir des changements d'horaire.

es valeurs se basent sur des capacités de 4 clients debout par m² :

- minibus : 15 places
- midibus : 40 places
- autobus : 70 places
- auto-/trolleybus articulé : 110 places
- tram à 2 compartiments : 130 places
- tram à 3 compartiments : 195 places
- tram à 7 compartiments : 250 places

ANNEXE 7/1

REALISATION DU PLAN DIRECTEUR 2003 – 2006 DU RESEAU DES TRANSPORTS PUBLICS

La référence de cette annexe est le Plan directeur 2003 – 2006 du réseau des transports publics adopté le 2 octobre 2002 par le Conseil d'Etat.

Le contenu détaillé de chaque étape sera soumis au Conseil d'Etat selon l'article 37 (alinéa j) de la loi H 1 55 sur les Transports publics genevois.

ETAPE « 30 MARS 2003 »

CONSOLIDATION DU RESEAU « CONSTELLATION »

adaptation des temps de parcours ;
refonte des horaires des conducteurs.

RENFORCEMENT DE LA DESSERTE DU CORRIDOR SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS, ZIPLO, BACHET-DE-PESAY, STADE DE GENEVE

ligne 4 : prolongement de toutes les courses à ZIPLO aux heures de pointe et d'une course sur deux aux heures creuses (de jour);

lignes 42 et/ou 46 : prolongement à certaines heures de Bachet-de-Pesay au Stade de Genève ;

secteur Arve-Aire : extension du service PROXIBUS® ;

ligne D : renforcement de l'offre entre Saint-Julien-en-Genevois et Stade de Genève (avec toutes les courses de jour jusqu'à Cornavin).

RENFORCEMENT DE LA DESSERTE ENTRE MEYRIN ET LE CENTRE-VILLE VIA L'AEROPORT

ligne 28 : nouvelle ligne de jour Jardin Botanique - aéroport – Meyrin

AMELIORATIONS DU RESEAU CONSTELLATION

lignes 2, 6, 19, 20, 27 : amélioration des synchronisations aux heures creuses de jour ;

ligne 6 :

- relier Rive dans le sens Cornavin -> Eaux-Vives ;
- prolonger le terminus de Merle d'Aubigné à Genève-Plage ;
- circulation par le pont du Mont-Blanc dans le sens Eaux-Vives -> Cornavin Nations (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure, y compris la voie bus).

ANNEXE 7/2

ETAPE « 14 DECEMBRE 2003 »

EXTENSION DU RESEAU TRAM

ligne 13 : prolongement de Cornavin à Nations (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure) ;

ligne 4 : raccourcissement du terminus de Jardin Botanique à Cornavin;

lignes 1 ou 28 : prolongement d'une de ces deux lignes pour desservir l'OMC;

lignes V, Z : raccourcissement du terminus à Nations.

DESSERTE DU QUARTIER DU POMMIER

ligne 3 : prolongement de Champ-d'Anier à Pommier avec nouveaux itinéraires dans le Petit-Saconnex (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure).

Sera affiné ultérieurement puis adopté par arrêté du Conseil d'Etat

ETAPE « DECEMBRE 2004 »

EXTENSION DU RESEAU TRAM

ligne 17 : nouvelle ligne Lancy/Pont-Rouge - Plainpalais - Bel-Air - Rive - Gare de Chêne-Bourg (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure).

Sera affiné ultérieurement puis adopté par arrêté du Conseil d'Etat

ETAPE « DECEMBRE 2005 »

EXTENSION DU RESEAU TRAM

ligne 17 : prolongement de Pont-Rouge au Bachet-de-Pesay (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure).

Sera affiné ultérieurement puis adopté par arrêté du Conseil d'Etat

ETAPE « DECEMBRE 2006 »

EXTENSION DU RESEAU TRAM

ligne 16 : prolongement de Cornavin aux Avanchets (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure).

Sera affiné ultérieurement puis adopté par arrêté du Conseil d'Etat

ANNEXE 8/1
COMPTE DE RESULTATS
PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2003-2006

	2003	2004	2005	2006
PRODUITS				
2.1 Produits voyageurs	90'549'942	95'581'818	100'730'888	102'047'980
2.2 Contributions	142'406'874	152'073'033	162'247'501	171'430'691
2.3 Produits financiers	420'520	420'520	420'520	420'520
2.4 Produits divers	7'462'142	7'570'293	7'827'767	8'050'699
2.6 Produits exceptionnels	631'000	5'653'000	2'222'000	50'000
TOTAL DES PRODUITS	241'470'479	261'298'665	273'448'677	281'999'889
CHARGES				
1.1 Personnel	160'712'876	167'142'730	171'205'491	174'277'356
1.2 Biens, services *	51'420'193	60'558'261	64'456'531	65'828'494
1.3 Amortissements	20'570'361	24'533'143	28'935'197	34'495'047
1.4 Frais de capitaux	6'879'411	7'760'410	9'426'411	10'915'411
TOTAL DES CHARGES	239'582'841	259'994'545	274'023'628	285'516'307
RESULTAT EXPLOITATION	1'887'638	1'304'120	-574'952	-3'516'418
Versement à l'Etat (1/4 bénéfice)	471'910	326'030		
Attribution/utilisation de la réserve (2/4 bénéfice)	943'819	652'060	-574'952	-3'516'418
Libre disposition CA (1/4 bénéfice)	471'910	326'030		
Etat de la réserve au 31.12	3'715'728	4'693'818	4'118'867	602'449

NB : la charge de TVA lié au régime forfaitaire et à la TVA non récupérable est incluse dans cette rubrique

ypothèse : 1/4 du CA attribué entièrement à la réserve générale; montant de la réserve au 31/12/02 : 3'000'000 CHF.

DETAIL DES CONTRIBUTIONS CANTONALES

fonctionnement

		2003	2004	2005	2006
Canton de Genève		128'500'000	138'000'000	148'000'000	157'000'000
Enveloppe budgétaire trafic d'agglomération	63.51.00.363.01	114'130'417	124'874'871	134'175'685	143'452'000
Complément tarifaire dès 1999	63.51.00.365.03	2'907'490	2'965'640	3'024'953	3'085'000
Complément tarifaire dès juillet 2001	63.51.00.365.03	1'594'430	1'626'319	1'658'845	1'692'000
Complément tarifaire 1.1.2003-30.3.2003	63.51.00.365.02	2'175'301			
Manque à gagner Unireso	63.51.00.365.02	-1'510'991	-670'183	-62'836	-432'000
Compensation trafic régional	63.51.00.363.05	9'203'353	9'203'353	9'203'353	9'203'353

investissement *

Etudes - réseau transports publics	53.01.00.518.71	3'000'000	3'000'000	3'000'000	3'000'000
Entretien infrastructures existantes	55.05.00.511.77	5'500'000	5'500'000	5'500'000	5'500'000
Construction d'infrastructures nouvelles	55.05.00.511.80	47'250'000	50'000'000	60'000'000	60'000'000

b. - les montants inscrits sous l'ensemble de rubriques "investissement" correspondent à des rubriques découlant du budget annuel de l'Etat. Elles sont en relation directe avec les développements des infrastructures du réseau qui résultent des engagements qui sont ancrés dans la législation cantonale (loi sur le réseau des transports publics H 1 50);

- un projet de loi portant sur un montant estimé à CHF 6,2 mios (valeur au 31 décembre 2002) doit être déposé pour l'acquisition des infrastructures aériennes et au sol inscrites dans le bilan des TPG.

- un financement cantonal distinct portant sur un montant estimé à CHF 8,2 mios doit également être formalisé pour la transformation des bâtiments du Bachet de Pesay et de la Jonction (accueil des nouveaux trams).

ANNEXE 8/2

PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2003 – 2006

BUDGET INVESTISSEMENT (HORS TVA)

	2003	2004	2005	2006
MOBILISATIONS CORPORELLES	76'300'670	109'615'185	3'182'408	2'946'814
TERRAINS ET BÂTIMENTS	427'508	520'446	334'572	334'572
INSTALLATIONS ET MACHINES	493'494	3'471'190	1'441'450	527'416
VÉHICULES DE LIGNE	65'310'031	104'416'830	217'094	217'094
VÉHICULES DE SERVICE ET ENGINS	975'836	185'874	278'810	1'031'599
Mobilier, MACHINES DE BUREAU	69'703	72'491	30'669	30'669
MATÉRIEL INFORMATIQUE ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	9'024'098	948'354	879'813	805'464
MOBILISATIONS INCORPORELLES	5'954'582	432'835	842'872	465'362
SYSTÈME D'INFORMATION ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	5'954'582	432'835	842'872	465'362
MOBILISATIONS FINANCIÈRES	418'216	418'216	604'090	418'216
PARTICIPATIONS FINANCIÈRES	418'216	418'216	604'090	418'216
TOTAL	82'673'468	110'466'236	4'629'370	3'830'392
CUMUL	82'673'468	193'139'704	197'769'074	201'599'466
Investissements différés des années précédentes	28'257'676	26'500'000		
TOTAL GÉNÉRAL CUMULÉ	110'931'144	247'897'380	252'526'750	256'357'142

3 : la TVA non récupérable sur les investissements est comprise dans le compte de résultats sous la rubrique « Biens et Services ».

ANNEXE 9

ENTRETIEN ET RENOUVELLEMENT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

ans le domaine des entretiens courants des infrastructures réseau (voie, ligne aérienne alimentation 600 Volts), nous devons mettre l'accent ces prochaines années sur deux points particuliers en plus de l'entretien habituel, à savoir :

la ligne de tram 13 allant du rond-point de Plainpalais à la gare Cornavin, mise en service il y a sept ans, nécessite des travaux d'entretien des rails ;

il est nécessaire de changer les fils de contact de nombreux secteurs trolleybus et tramways ; sur ces secteurs sensibles, les fils datent de plus de quinze ans et sont proches de ne plus répondre aux exigences des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les installations électriques des chemins de fer (DE-OIEC).

En ce qui concerne les grands travaux d'adaptation de nos infrastructures, que nous devons exécuter dans le cadre des projets entrepris et coordonnés par les administrations cantonales ou communales, nous pouvons raisonnablement envisager :

rue de la Corratier : reconstruction et réaligement de toute l'infrastructure ferroviaire (voies et lignes aériennes) ;

rue de Genève : renouvellement des voies sur le tronçon allant de l'avenue de Tronchet à la douane de Moillesulaz ;

boucle de rebroussement de Moillesulaz : renouvellement des voies ;

rue de la Terrassière : reconstruction et réaligement de toute l'infrastructure ferroviaire (voies et lignes aériennes).

En plus de l'entretien courant des infrastructures réseau, nous traitons aussi les projets ci-dessous :

adaptations du réseau de ligne aérienne trolleybus pour répondre aux besoins des étapes annuelles de changement d'horaire ;

mises en conformité des alimentations 600 Volts à Châtelaine ; renouvellement des armoires d'alimentation trolleybus ;

renouvellement des disjoncteurs 18 KV ; assainissement des terres et renouvellement des télécommandes dans les sous-stations de transformation ;

digitalisation de l'infrastructure réseau.

Ces travaux, qui sont à financer par l'Etat selon le cahier des charges H 1 55.04, sont estimés à :

mio CHF

2003	2004	2005	2006
5,5	5,5	5,5	5,5

Les TPG fournissent un plan annuel de décaissement.

ANNEXE 10

LISTE DES INFRASTRUCTURES AERIENNES ET AU SOL
A TRANSFERER PAR LES TPG A L'ETAT

	Investissement	taux	amort 2001	valeur comptable au 31.12.2001	amort 2002	valeur comptable au 31.12.2002
Infrastructure	757'840	0.010	7'578	658'141	7'578	650'563
Superstructure	1'307'913	0.030	39'236	852'221	39'236	812'985
Sous-stations	6'115'404	0.035	213'949	2'374'663	213'949	2'160'714
Lignes de contact	3'445'652	0.035	120'547	1'720'054	120'547	1'599'507
Galeries	1'537'764	0.025	38'436	1'034'882	38'436	996'446
	13'164'573		419'746	6'639'961	419'746	6'220'215

Cet objet donnera lieu à un projet de loi adopté par le CE.

ANNEXE 11/1

EVOLUTION DE LA VITESSE COMMERCIALE
DES LIGNES URBAINES PRINCIPALES

HPM = HEURE DE POINTE DU MATIN

HCJ = HEURE CREUSE DE JOUR

HPS = HEURE DE POINTE DU SOIR

Ligne	Situation état au 1 ^{er} janvier 2003			Objectifs au 15 décembre 2003			
		HPM	HCJ	HPS	HPM	HCJ	HPS
	Rive - Hôpital						
	Hôpital - Bel-Air						
	Bel-Air - Wilson						
	Genève-Plage - Pl. Eaux-Vives						
	Pl. Eaux-Vives - Jonction						
	Jonction - Bernex-Saule						
	Champ-d'Anier - Cornavin						
	Cornavin - Place Neuve						
	Place Neuve - Crêts-de-Champel						
	Jardin Botanique - Cornavin						
	Cornavin - Uni-Mail						
	Uni-Mail - Voirets/ZIPLO						
	Hôpital - Place Neuve						
	Place Neuve - Cornavin						
	Cornavin - Palexpo						
	Pré-Naville - Pl. Eaux-Vives						
	Pl. Eaux-Vives - Cornavin						
	Cornavin - Vernier-Village						
	Rive - Isaac-Mercier						
	Isaac-Mercier - Tours Lignon						
	OMS - Cornavin						
	Cornavin - Rive						
	Rive - Veyrier-Douane/Ecole						
	Petit-Bel-Air - Pl. Eaux-Vives						
	Pl. Eaux-Vives - Cornavin						
	Cornavin - CERN/Gare ZIMEYSA						
0	Aéroport - Cornavin						
	Cornavin - Jonction						
	Jonction - Onex-Cité						
1	Jardin Botanique - Jonction						
	Jonction - Bout-du-Monde						
	Bout-du-Monde - Gare Eaux-Vives						

ANNEXE 11/2

HPM = HEURE DE POINTE DU MATIN

HCJ = HEURE CREUSE DE JOUR

HPS = HEURE DE POINTE DU SOIR

Ligne	Situation état au 1 ^{er} janvier 2003	Objectifs au 15 décembre 2003					
		HPM	HCJ	HPS	HPM	HCJ	HPS
2	Bachet-de-Pesay - Augustins						
	Augustins - Roches						
	Roches - Moillesulaz						
3	Palettes - Augustins						
	Augustins - Cornavin						
4	Nations - Bouchet						
	Bouchet - Les Esserts						
	Les Esserts - Tours-de-Carouge						
6	Cornavin - Roches						
	Roches - Moillesulaz						
8	Jardin-Botanique - Aéroport						
	Aéroport - Les Esserts						
	Les Esserts - Tours-de-Carouge						
9	Vernier-Village - Cornavin						
	Cornavin - Jonction						
	Jonction - Bernex-Saule						
0	Pedro-Meylan - Pl. Eaux-Vives						
	Pl. Eaux-Vives - Jonction						
	Jonction - Cressy						
7	Thônex-Vallard - Pl. Eaux-Vives						
	Pl. Eaux-Vives - Cornavin						
	Cornavin - Tours Lignon						
9	Place Neuve - Cornavin						
	Cornavin - Meyrin						