

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt: 30 août 2006*

*Messagerie*

## **Projet de loi**

### **relatif à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 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**

<sup>1</sup> Le contrat de prestations 2007-2010 conclu entre l'Etat et les TPG est ratifié.

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

#### **Art. 2 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'exploitation et tranches annuelles**

<sup>1</sup> L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, répartie en tranches annuelles, sur la base des rubriques budgétaires mentionnées dans l'annexe 7.

Le total de l'enveloppe pluriannuelle versée aux TPG est le suivant :

- 152 000 000 F en 2007
- 155 000 000 F en 2008
- 158 000 000 F en 2009
- 161 000 000 F en 2010

<sup>2</sup> Conformément à l'article 25, alinéa 2, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants figurant à l'alinéa 1 ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 7, alinéa 2, 18, alinéa 3, 19, 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 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissement**

Les TPG prévoient d'assumer le financement des montants d'investissement suivants, répartis en tranches annuelles :

- 85 045 000 F en 2007
- 78 750 000 F en 2008
- 10 385 000 F en 2009
- 40 820 000 F en 2010

### **Art. 5 Garantie**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est autorisé par une caution simple à garantir le remboursement d'un ou des prêts à hauteur de 215 000 000 F en faveur des TPG pour l'acquisition des investissements conformément aux exigences du contrat de prestations 2007-2010, mentionnés à l'article 4.

<sup>2</sup> Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

### **Art. 6 Appel de la garantie**

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

### **Art. 7 Rémunération de la garantie**

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

**Art. 8 Modification du contrat de prestations**

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

<sup>2</sup> Les annexes au contrat de prestations peuvent être adaptées d'entente entre les parties, conformément aux articles 7, alinéa 2, 18, alinéa 3, 19, alinéa 1, du contrat de prestations, sous réserve de l'article 2, alinéa 2, de la présente loi.

**Art. 9 Contrôle interne**

Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévu par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 10 Relation avec le vote du budget**

L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

**Art. 11 Contrôle périodique**

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département compétent.

**Art. 12 Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, à l'exception de ses articles 36 à 42, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 13 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

<b>1. Introduction</b>	p. 6
<b>1.1. Contrat de prestations : vocation, objectifs et principes adoptés</b>	p. 7
<b>2. Bilan du contrat de prestations 2003-2006</b>	p. 8
<b>2.1. Atteinte des objectifs fixés en 2002</b>	p. 9
2.1.1 Objectifs quantitatifs	p. 10
2.1.2 Objectifs qualitatifs	p. 15
2.1.3 Objectifs financiers	p. 18
2.1.4 Objectifs de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)	p. 19
<b>2.2. Evolution 2003-2006 de l'offre de transport TPG</b>	p. 21
2.2.1 Développement réseau	p. 22
2.2.2 Matériel roulant et domaine technique	p. 24
2.2.3 Ventes et service à la clientèle	p. 27
2.2.4 Développement durable	p. 32
<b>2.3. Evolution financière 2003-2006 des TPG</b>	p. 33
2.3.1 Prestations supplémentaires	p. 35
2.3.2 Autres débours	p. 36
2.3.3 Investissements	p. 36
2.3.4 Maîtrise de l'endettement	p. 38
2.3.5 Changement de régime TVA	p. 38
<b>2.4. Conclusion</b>	p. 38
<b>3. Contrat de prestations 2007-2010 - Vue d'ensemble</b>	p. 38
<b>3.1. Contexte</b>	p. 38
<b>3.2. Objectifs du contrat de prestations 2007 - 2010</b>	p. 39
3.2.1 Poursuite du développement de l'offre	p. 40
3.2.2 Maîtrise de l'évolution des subventions	p. 41
3.2.3 Transparence et contrôle étatique	p. 42

<b>3.3. Optimisation et développement de l'offre de transport</b>	p. 42
3.3.1 Développement réseau	p. 43
3.3.2 Matériel roulant	p. 45
3.3.3 Ventes et service à la clientèle	p. 50
3.3.4 Développement durable	p. 52
<b>3.4. Evolution financière 2007-2010 des TPG</b>	p. 54
3.4.1 Revenus	p. 54
3.4.2 Charges	p. 58
3.4.3 Investissements	p. 62
<b>3.5. Modes de fonctionnement et contrôle</b>	p. 67
3.5.1 Système objectifs/indicateurs	p. 67
3.5.2 Pénalités	p. 68
3.5.3 Médiation	p. 68
<b>3.6. Commentaires du contrat de prestations, art. par art.</b>	p. 69
<b>4. Conclusion</b>	p. 73

## ***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 2010 et d'arrêter les contributions qui seront versées par l'Etat aux TPG pendant la durée de validité dudit contrat.

### **1. Introduction**

Copie de ce contrat, de même que de ses annexes, est jointe au présent projet de loi. Ce contrat de prestations définit pour l'essentiel :

- l'offre des TPG;
- les objectifs fixés aux TPG et les cibles de performance à réaliser;
- la manière dont la réalisation de cette offre est contrôlée par le Canton et ses instances représentatives;
- les prestations fournies par l'Etat;
- les conséquences en cas de modification des prestations de chacune des parties.

Le contrat de prestations 2007-2010 soumis à ratification est basé, quant aux objectifs assignés aux TPG et à l'enveloppe budgétaire correspondante, sur le plan directeur des transports collectifs 2007-2010, lequel a fait l'objet d'un rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil le 26 avril 2006.

Le Conseil d'Etat a adopté formellement le contrat de prestations 2007-2010 le 22 août 2006. La teneur du contrat correspond au texte soumis à ratification, annexé au présent projet de loi.

Ce contrat de prestations et ses annexes ont été préparés de concert entre les services de l'Etat et les TPG et constituent le volet opérationnel de l'organisation des transports collectifs à Genève.

## 1) L'orientation stratégique

Celle-ci est déterminée par le cadre légal (loi sur le réseau des transports public, du 17 mars 1988, H 1 50) qui fixe le mandat que les autorités ont à remplir sous la forme d'objectifs (niveau que l'offre de base doit atteindre selon différents critères) et les infrastructures que l'Etat doit construire (y compris les moyens financiers nécessaires).

## 2) La planification opérationnelle

Sa mise en œuvre découle de l'orientation donnée par la législation et repose sur deux instruments parallèles :

- a. **Un plan directeur du réseau:** celui-ci concerne l'ensemble des modes et des exploitants des transports publics (art. 1, al. 3, de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, H 1 50);
- b. **Un contrat de prestations:** celui-ci traite spécifiquement de la relation entre l'Etat et l'établissement public qui émane de lui (art. 1, al. 7, de la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975, H 1 55).

Ce niveau est articulé sur le calendrier du renouvellement des autorités politiques. Sa durée est identique à celle d'une législature, la première année de celle-ci correspondant à l'achèvement du plan directeur et du contrat précédent et à la mise en place des nouveaux.

## 3) La gestion courante

Celle-ci touche à la mise en œuvre du plan directeur, assurée par le biais des étapes annuelles, des rapports de réalisation de l'offre et au suivi annuel du contrat de prestations au travers du budget et des comptes, tant pour l'Etat de Genève que pour les TPG. Globalement à tous les niveaux de la chaîne de production du transport, l'Etat contrôle en amont et en aval, l'ensemble des prestations commandées et réalisées.

### *1.1. Contrat de prestations : vocation, objectifs et principes*

Le contrat de prestations définit l'offre de transport fournie par les TPG à la demande de l'Etat, et les prestations versées en échange par l'Etat aux TPG. Il confère ainsi à l'entreprise une certaine autonomie de gestion, visant à une réalisation optimale de l'offre commandée.

Par la procédure budgétaire définie dans le contrat de prestations, 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 l'offre de transport préalablement définie avec l'Etat, et de concrétiser les stratégies mises en place dans le but d'améliorer le service à la clientèle.

De manière très résumée, 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 la poursuite des réformes qui ont permis, notamment, l'atteinte des objectifs extrêmement ambitieux fixés pour la période 2003-2006.

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.

Lors 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 cette époque, le cas des TPG était considéré en quelque sorte comme un « cas pilote ». Depuis, l'expérience aidant, l'outil a progressivement été amélioré. Ainsi, les contrats de prestations 1999-2002, puis 2003-2006, ont connu de nombreux ajustements, notamment dans la mesure des indicateurs de performance, aussi bien quantitatifs que qualitatifs.

Le contrat 2007-2010 aujourd'hui soumis à ratification, a en conséquence 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.

Une grande partie des améliorations de ce nouveau contrat de prestations porte ainsi sur la formalisation d'objectifs simplifiés et clarifiés, permettant de mesurer de manière optimale le respect ou non du contrat par les deux parties. De plus, les travaux liés à l'élaboration du contrat de prestations 2007-2010 ont été basés sur un principe renforcé de symétrie d'engagement, présentant notamment des objectifs partagés entre les cocontractants, ainsi qu'un système de pénalités en cas de non atteinte des objectifs du contrat par les TPG.

## **2. Bilan du contrat de prestations 2003-2006**

Avant même le bouclage de la dernière année du contrat de prestations, on peut d'ores et déjà affirmer que les objectifs ambitieux fixés dans le contrat de prestations portant sur les années 2003 à 2006 seront atteints par les TPG.



En effet, à fin 2005, l'entreprise atteint l'ensemble des objectifs fixés, et notamment au travers des augmentations d'offre et de fréquentation (objectifs centraux du contrat de prestations) atteignant respectivement 20.6% et 14.2%. Ces augmentations dépassent d'ores et déjà les objectifs fixés pour fin 2006.

La satisfaction clientèle connaît elle aussi une hausse générale, démontrant – tout comme l'augmentation de fréquentation constatée – une bonne adéquation entre le développement de l'offre et la demande de la population.

Au niveau financier enfin, le résultat dépasse les espérances, puisqu'il sera de 8 000 000 F supérieur, sur les quatre années, au plan financier pluriannuel (PFP), alors même que les contributions de l'Etat auront été inférieures de 16 000 000 F au PFP.

De plus, l'endettement de 180 000 000 F est remboursé annuellement, et parfaitement maîtrisé. Cela a permis de générer 20 000 000 F d'économies, grâce à la mobilisation de la garantie du Canton, et générera 40 000 000 F d'économies supplémentaires, grâce à la décision d'amortir la dette dès 2005.

### ***2.1. Atteinte des objectifs fixés en 2002***

Le contrat de prestations 2003-2006 est scindé en trois catégories d'objectifs :

- **Objectifs quantitatifs** : offre (PKR); fréquentation (VKM);
- **Objectifs qualitatifs** : qualité attendue par le client; qualité voulue par les TPG; situations inacceptables;
- **Objectifs financiers** : sous-traitance; taux de couverture; suivi des budgets.

Comme relevé ci-dessus, la plupart de ces objectifs ont été atteints, et l'on peut affirmer avec certitude que les obligations TPG du contrat de prestations 2003-2006 seront remplies à la fin de l'exercice en cours.

Le chapitre suivant décrit, par objectif, les indicateurs qui lui sont liés, ainsi qu'un résumé des résultats obtenus. Sachant que l'ensemble des résultats jusqu'à 2005 y compris sont effectifs, et que les résultats 2006 sont une projection effectuée début 2006, qui a été communiquée au Conseil d'Etat au travers des documents usuels (rapport d'étape et budget 2006).

### *2.1.1. Objectifs quantitatifs*

Le contrat de prestations 2003-2006 prévoit l'annonce d'indicateurs quantitatifs relatifs aux mesures suivantes :

- Comptage voyageurs
- Offre (Places-Kilomètres Planifiées (PKP) et Places-Kilomètres Réalisées (PKR))
- Fréquentation (Voyages-Kilomètres (VKM))
- Taux de fraude

#### *2.1.1.1. Production des indicateurs*

Durant le contrat de prestations sous revue, la construction de l'outil de pilotage des indicateurs (Datawarehouse, ou DWH) a été terminée. Le DWH est le récipient permettant le cumul et l'agencement de l'ensemble des données nécessaires à l'élaboration et au contrôle de la réalisation des indicateurs du contrat de prestations des TPG.

Les indicateurs quantitatifs du contrat de prestations sont inclus dans l'outil DWH.

Les modes de calcul pour l'élaboration de ces indicateurs ont été déterminés conjointement par l'office cantonal de la mobilité (OCM) et les TPG, et soumis à validation à la société Innovatica SA, mandatée par l'OCM. Les indicateurs ci-dessous ont donc été validés par la société précitée :

- PKP (Places-Kilomètres Planifiées)
- PKR (Places-Kilomètres Réalisées)
- VKM (Voyages-Kilomètres)
- VC (Vitesses commerciales).

Bien que le traitement statistique via le DWH ait été validé par un consultant indépendant pour les indicateurs PKP et VKM, il reste toutefois quelques problèmes mineurs de fiabilité ayant nécessité un réajustement des valeurs de certains indicateurs pour les années 2003 et 2004 afin de rendre les quatre années concernées comparables (cf. 2.1.1.4).

#### *2.1.1.2. Pondération des indicateurs*

A la demande de l'ICF, un groupe de travail OCM/Innovatica/TPG a élaboré une pondération globale des indicateurs du contrat de prestations pour déterminer l'atteinte des objectifs annuels de l'entreprise, et, partant, le respect ou non du contrat de prestations.

En effet, eu égard au grand nombre d'indicateurs fournis et suivis, il n'était pas aisé de déterminer si l'objectif global était atteint alors que

certain indicateurs individuels ne l'étaient pas. En outre, il était péjorant que des indicateurs de moindre importance (p.ex. : nettoyage, confort des véhicules) aient un poids équivalent à celui d'indicateurs centraux, tels que l'augmentation de l'offre ou de la fréquentation.

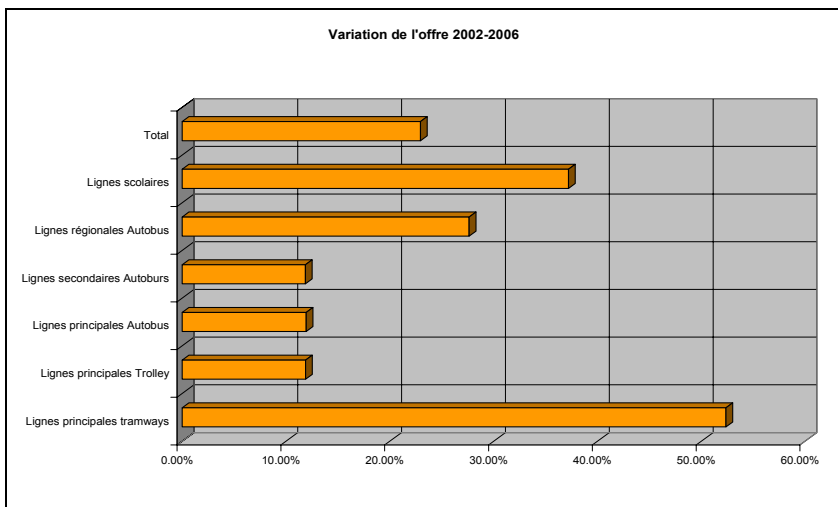
Un projet de pondération a donc été mené conjointement par les TPG et l'OCM. Il s'est agi de donner un poids en pourcentage à chaque indicateur, dont la somme atteint 100%. Si un total pondéré de 80% (plus ou moins 5%) est atteint, les objectifs du contrat de prestations pour une année N sont remplis.

### 2.1.1.3. Augmentation de l'offre (places-kilomètres offertes)

La réalisation de l'offre, principal objectif du contrat de prestations, est à ce jour un succès : la réalisation de l'offre est en effet supérieure à la cible de 20% sur la période 2003-2006. Les Places Kilomètres Réalisés (PKR) sont même supérieures à ce qui avait été planifié.

L'augmentation de l'offre réalisée est de 20.6% à fin 2005 et devrait atteindre une croissance de 25% à fin 2006, en regard avec l'offre 2002.

<b>OFFRE (Places Kilomètres)</b>	<b>2002 réalisé</b>	<b>2003 réalisé</b>	<b>2004 réalisé</b>	<b>2005 réalisé</b>	<b>2006 prévisionnel</b>
Lignes principales Tramways	375'406'405	375'390'762	408'764'908	500'550'908	572'014'043
Lignes principales Trolleys	392'294'210	389'878'721	404'957'906	423'470'396	438'896'824
Lignes principales Autobus	617'392'020	649'654'460	708'372'266	718'807'682	691'174'653
Lignes secondaires Autobus	83'337'865	86'765'605	88'074'246	99'710'703	93'228'171
Lignes régionales Autobus	199'409'760	211'296'051	234'539'472	268'869'560	254'548'537
Lignes scolaires	5'266'780	6'497'200	5'658'384	6'336'101	7'226'270
<b>Total</b>	<b>1'673'107'040</b>	<b>1'719'482'799</b>	<b>1'850'367'182</b>	<b>2'017'745'350</b>	<b>2'057'088'498</b>



Comme le démontrent les chiffres ci-dessus, l'augmentation globale devrait atteindre à fin 2006, une croissance de 25%, qui plus est, réalisée principalement sur des modes à traction électrique. **L'objectif d'augmentation d'offre est donc non seulement atteint, mais dépassé.**

#### 2.1.1.4. Augmentation de la fréquentation

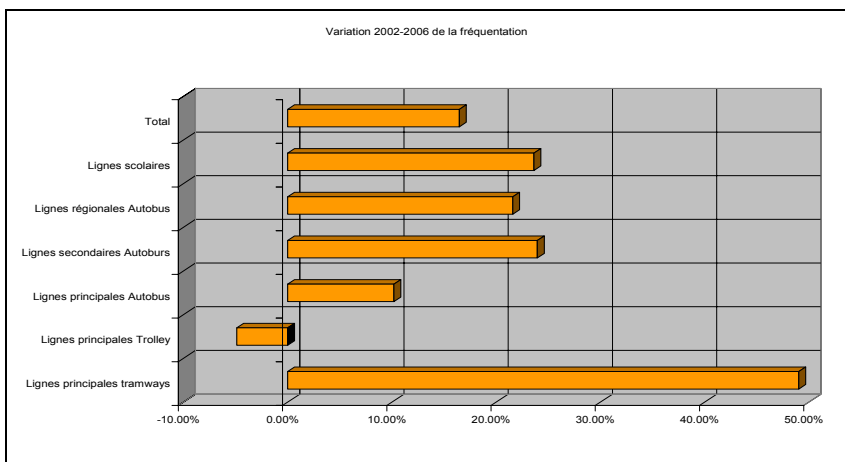
Alors qu'il est communément admis qu'en moyenne chaque pourcent d'offre supplémentaire se traduit au mieux par 0.5% de croissance de la fréquentation, les TPG auront réalisé en quatre ans une augmentation de fréquentation de 16% sur l'ensemble de la période 2003-2006, pour une augmentation de l'offre de 25%<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il faut noter un changement dans l'algorithme utilisé pour le logiciel de comptages, fourni par la société DILAX. Cette modification engendre une diminution du nombre de voyageurs pour la version utilisée jusqu'à la fin du premier trimestre 2004. En effet, la version antérieure de ce logiciel comportait une erreur mathématique importante comme le démontre l'étude de l'Ecole Polytechnique de Berlin, lieu du siège social de la société DILAX, le fournisseur de ce logiciel.

Cette erreur a été communiquée par la société DILAX en date du 6 décembre 2004. Or, comme le mentionne l'étude de l'Ecole Polytechnique de Berlin, l'algorithme de la version 97 du logiciel DAVIS soulève une anomalie de 10 à 15% sur les comptages effectués avec la version 97 du logiciel. Durant l'exercice 2004, les TPG ont travaillé avec le logiciel version 2000.

Afin de pouvoir comparer et analyser les données touchées par les données des comptages voyageurs, les données 2002 et 2003 ont été corrigées, lorsque cela était nécessaire, en

Fréquentation (Voyages Kilomètres)	2002 réalisé	2003 réalisé	2004 réalisé	2005 réalisé	2006 estimation
Lignes principales Tramways	50'279'638	52'937'581	62'894'509	76'171'683	74'932'833
Lignes principales Trolleyes	57'751'266	53'580'451	52'726'489	49'833'995	54'930'413
Lignes principales Autobus	99'791'024	107'430'375	111'308'413	108'442'387	109'957'260
Lignes secondaires Autobus	7'277'618	8'310'481	8'764'225	8'767'477	9'020'657
Lignes régionales Autobus	30'260'695	33'510'236	35'288'054	37'277'406	36'793'304
Lignes scolaires	1'919'776	2'247'799	2'084'537	1'956'630	2'373'340
<b>Total</b>	<b>247'280'017</b>	<b>258'016'923</b>	<b>273'066'227</b>	<b>282'449'578</b>	<b>288'007'807</b>



Cette augmentation de la fréquentation est par ailleurs confirmée par une croissance du chiffre d'affaires devant atteindre plus de 33% sur la même période (augmentation tenant compte des évolutions de tarifs). **On peut donc raisonnablement affirmer que l'objectif de fréquentation est atteint.**

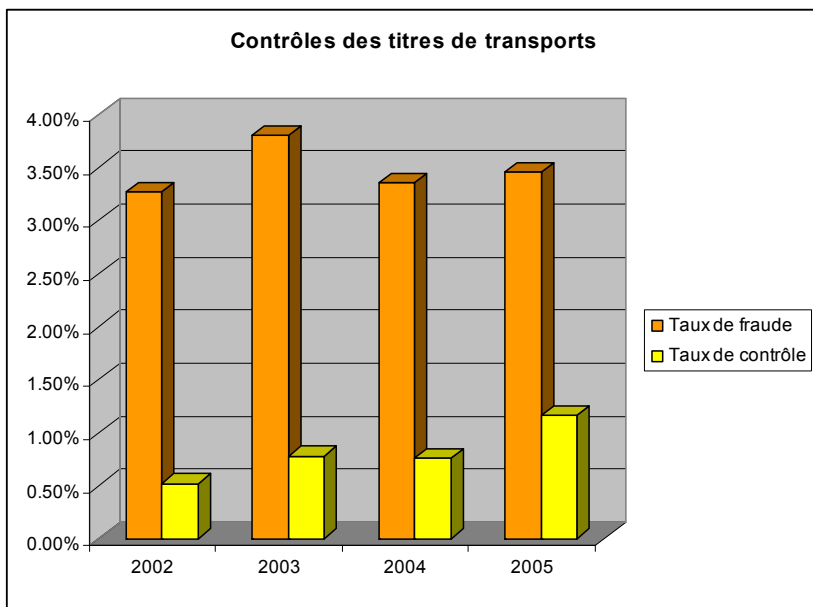
conformité avec les conclusions de l'étude de l'École Polytechnique de Berlin. L'OCM a validé les données de comptages et les corrections effectuées début 2005.

### 2.1.1.5. Ponctualité

Cet indicateur, qui avait été prévu comme indicateur quantitatif, a été transformé, avec l'accord des TPG et de l'OCM, en indicateur qualitatif. Les résultats liés à ce sujet peuvent être consultés dans la section 2.1.2.2 de ce rapport.

### 2.1.1.6. Taux de fraude

Un effort important a été donné dans le contrôle des titres de transports. En effet, en comparaison avec 2002, le taux de contrôle a augmenté de 123%, pour atteindre la cible de 1% de taux de contrôle en regard avec les voyageurs transportés. En parallèle, nous pouvons remarquer une légère augmentation du taux de fraude. Son évolution a été d'un peu plus de 5% depuis 2002. Cet objectif devrait donc être atteint à fin 2006.



### *2.1.1.7. Intervalles de passage des véhicules*

Les fréquences de passage des lignes sont globalement conformes au contrat de prestations. Il est à relever que les fréquences du samedi sont plus élevées que ce que préconise le contrat de prestations, notamment pour les lignes urbaines hors concept des axes et certaines lignes secondaires. Ceci est une réponse à la demande marquée des clients pour l'accès aux commerces.

### *2.1.2. Objectifs qualitatifs*

Ces indicateurs cherchent à mesurer la qualité des prestations offertes par les TPG.

#### *2.1.2.1. Production des indicateurs*

Les indicateurs qualitatifs sont constitués d'une multitude de critères, dont les principaux sont :

- l'achat de titres de transports (prix, vente, information, distribution, etc.);
- le comportement des collaborateurs TPG (agents de vente, conducteurs, contrôleurs, etc.);
- l'information à la clientèle (horaires, signalétique, information en temps réel, etc.);
- la qualité de la prestation de transport (fréquence, ponctualité, accessibilité, etc.);
- le confort de la prestation de transport;
- la sécurité.

La mesure de ces indicateurs se fait à travers deux outils distincts : d'une part, un sondage est effectué mensuellement (100 questionnaires retournés), par un institut indépendant, auprès d'un panel représentatif de la population genevoise (usagers et non-usagers). D'autre part, des « clients mystères » testent « in situ » l'offre des transports publics en matière d'accueil, de conseil, d'information voyageurs, de propreté, etc.

L'ensemble de ces données et restitutions sont inclus dans le système DWH soumis à la validation du conseil mandaté par l'OCM sur le sujet (cf. § 2.1.1.1).

Il est à noter qu'en 2004, la mesure des indicateurs qualitatifs du contrat de prestations des TPG a été affinée et des cibles annuelles ont été précisées pour chacun d'entre eux. En effet, lors de la mise en place de ce système d'évaluation en 2003, seules les cibles à l'horizon 2006 avaient été définies, sans objectifs intermédiaires. Ce point a été relevé dans le rapport de l'ICF sur les comptes et résultats 2003 et un groupe de travail OCM/Innovatica/TPG s'est réuni pour résoudre cette problématique.

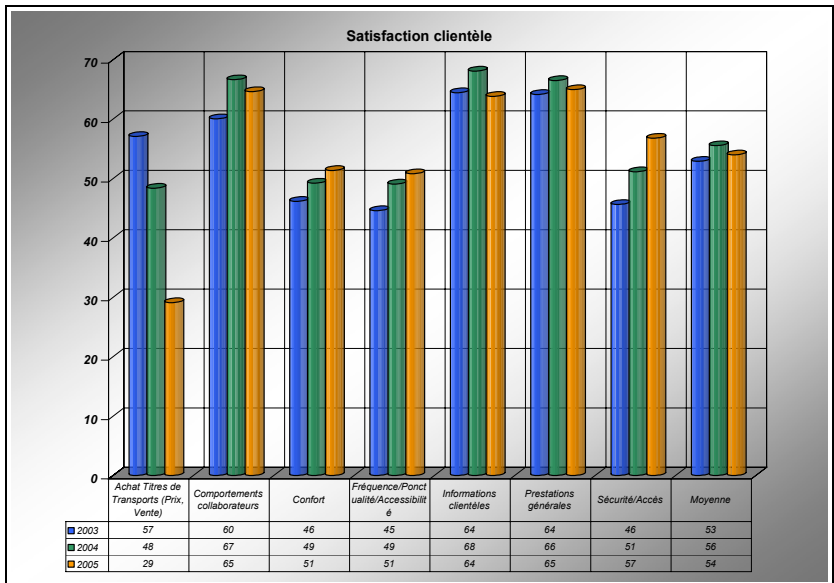
Les cibles indiquées pour les années suivantes ont donc été validées par toutes les parties prenantes au projet et peuvent différer de celles précédemment mentionnées dans le document 2003. Lorsqu'une cible annuelle n'est pas atteinte, les TPG doivent mettre en œuvre les mesures correctrices nécessaires à l'atteinte de l'objectif de l'année suivante.

Si le résultat est en dehors des seuils minima-maxima autorisés (également redéfinis au vu des résultats passés), l'OCM est alors partie prenante dans l'analyse des causes du mauvais résultat et dans la définition des mesures correctrices.

#### *2.1.2.2. Evolution*

**En raison d'une évolution globalement positive de la satisfaction clientèle depuis 2002, les objectifs qualitatifs du contrat de prestations 2003-2006 devraient être atteints à fin 2006.** Toutefois, certaines cibles ayant été revues à la hausse chaque année, la période 2003-2006 a vu une progression mesurée de la moyenne des indicateurs qualitatifs. De plus, si l'on constate une amélioration constante de plusieurs indicateurs « factuels » (fréquence, ponctualité, sécurité, accès aux véhicules, etc.) on dénote, sur 2005, une certaine dégradation des critères plus « subjectifs », qui péjore quelque peu le résultat global.





Cette dégradation relative s'explique, d'une part, par les deux augmentations tarifaires intervenues sur l'année 2004 et en particulier par l'augmentation de décembre 2004 qui tirent vers le bas les indicateurs plus « subjectifs » de satisfaction. D'autre part, à cette même période, le changement du zonage (impactant notamment la prise de ticket aux distributeurs) – qui apportait pourtant une simplification d'usage – a été mal compris par les usagers, notamment en raison d'une communication insuffisante de la part des TPG.

Il est à relever, enfin, que la mise en service, dès fin 2005, du nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), a temporairement péjoré la qualité de l'information voyageurs.

Les TPG se doivent donc de mettre en œuvre, et cela dès l'année 2006, des améliorations afin d'atteindre une meilleure satisfaction clientèle, principalement au niveau des titres de transports et de l'information clientèle.

### 2.1.3. Objectifs financiers

**L'ensemble des objectifs financiers du contrat de prestations sont atteints, voire dépassés par les TPG.** Plus globalement (cf. 2.3. « évolution financière »), le résultat est au-delà des attentes, puisqu'il sera de 8 000 000 F supérieur au plan financier pluriannuel (PFP), alors même que les contributions de l'Etat auront été inférieures de 16 000 000 F au PFP. De plus, l'endettement de 180 000 000 F est remboursé annuellement, et parfaitement maîtrisé (20 000 000 F d'économies pour le Canton, et 40 000 000 F sur les annuités).

#### 2.1.3.1. Sous-traitance

**La sous-traitance a été effectuée dans le respect de la LTPG ainsi que du contrat de prestations 2003-2006, avec une évolution stable et maîtrisée.**

	2003 Effectif	2004 Effectif	2005 Effectif	2006 Budgété
Charges totales	233'977'465	259'011'760	272'366'845	280'917'587
Sous-traitance totale	18'319'592	22'220'382	24'802'619	24'677'170
<i>Sous-traitance (maximum de 10%)</i>	7.83%	8.58%	9.1%	8.8%
Sous-traitance de hors lignes transfrontalières et provisoires	8'262'360	9'835'394	9'933'756	10'740'279
<i>Sous-traitance hors lignes transfrontalières et provisoires (maximum 4%)</i>	3.53%	3.80%	3.6%	3.8%

#### 2.1.3.2. Taux de couverture et ratios de contributions

**Les indicateurs du contrat de prestations relatifs aux taux de couverture globaux sont atteints voire dépassés par rapport à ceux attendus dans le contrat de prestations.** En effet, de 39.5 % en moyenne sur 2003, l'année 2006 devrait s'achever avec un résultat de 41.5%, pour un ratio demandé dans le contrat de prestations de 38.9%.

Il en est de même avec le taux de couverture hors subventions cantonales qui passe de 45.4% en 2003 à 46.3% en 2006 alors même que le Plan Financier Pluriannuel sur 2006 anticipait un résultat de 44%.

Ce résultat témoigne de la maîtrise du développement de l'entreprise axé sur une croissance financée également par une évolution des revenus du transport comme l'atteste la progression de 15% des revenus voyageurs par voyage kilomètre sur la période.

## **Ratio de contributions cantonales**

L'évolution du ratio de contribution cantonale, calculée en référence à la motion 1506, est elle aussi très positive, puisque l'on passe de 54.4% en 2002 à 51% en 2006. Cela souligne encore les efforts de rationalisation importants effectués par les TPG sur la période.

### *2.1.3.3. Respect des budgets*

**Avec un résultat financier de 8 000 000 F supérieur au plan financier pluriannuel (PFP), des contributions de l'Etat inférieures de 16 000 000 F au PFP, ainsi qu'un endettement de 180 000 000 F remboursé annuellement, et parfaitement maîtrisé (20 000 000 F d'économies pour le Canton, et 40 000 000 F sur les annuités), les budgets ont été plus que respectés.**

### *2.1.4. Objectifs de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)*

L'offre de base prévue par la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), du 17 mars 1988, devant être réalisée par étapes « d'ici à 2005 », le plan directeur des transports collectifs 2003-2006 se devait de s'approcher le mieux possible des objectifs de cette loi.

Il convient tout d'abord de relever que les objectifs inscrits dans cette loi sont ambitieux, au point que certains ne pourraient pas être atteints sans apporter de profondes modifications de la voirie ni mettre à disposition des moyens financiers très importants.

Ce constat reflète avant tout le contraste important entre les critères sévères applicables à la zone urbaine du canton et les critères plutôt larges applicables en dehors de celle-ci. Ainsi, des zones moins bien desservies peuvent satisfaire aux critères de la loi, alors que le noyau central du réseau bénéficiant de la meilleure desserte est moins favorable.

Ceci ne remet donc pas en cause la qualité actuelle de la desserte, mais bien plutôt le niveau très élevé des critères définis par la loi.

#### *2.1.4.1. Vitesses commerciales*

La loi H 1 50 prévoit que la vitesse commerciale des lignes importantes de transports publics doit être supérieure à 18 km/h pour les lignes qui empruntent le réseau routier. Cet objectif est ambitieux car ces lignes circulent en partie en mixité avec les autres modes de transports et en milieu urbain dense, ce qui provoque une gêne manifeste à la progression des transports publics concernés. La forte densité des arrêts et la charge élevée du trafic voyageur rendent difficile l'atteinte d'une telle vitesse commerciale. Pour les lignes en site propre intégral, la vitesse commerciale est fixée à 30 km/h.

Aucune des lignes des TPG n'étant en site propre intégral, seul le minimum de 18 km/h peut s'appliquer. Ainsi, sur les 55 lignes TPG, seules 34 satisfont à l'objectif de vitesse commerciale en 2005. Pratiquement toutes les lignes du réseau urbain principal des TPG ont une vitesse commerciale inférieure à 18 km/h.

Afin d'améliorer cette situation, les TPG et l'OCM ont mis sur pied un groupe de travail dont l'objectif est de recenser tous les tronçons où des améliorations à la progression des trams/bus peuvent être apportées, puis les gains sont reportés dans les horaires des lignes concernées. Les résultats insatisfaisants à l'issue du contrat de prestations 2003-2006 ont incité l'Etat et les TPG à faire de l'amélioration de la vitesse commerciale un objectif prioritaire de ce contrat de prestations mesuré à l'aide d'un indicateur spécifique (cf. section 3.5).

#### *2.1.4.2. Places assises disponibles*

La loi H 1 50 demande que tous les passagers des transports publics disposent d'une place assise en-dehors des heures de pointe.

Les comptages voyageurs TPG montrent qu'une dizaine de lignes souffrent de sur occupation pendant les heures creuses (en semaine ou le week-end).

#### *2.1.4.3. Durées de parcours*

La loi H 1 50 estime à 60 minutes la durée maximale de parcours entre deux arrêts situés à l'intérieur de l'agglomération urbaine. En se limitant aux zones tarifaires 11 et 12 englobant l'ensemble des lignes urbaines des TPG, il est évident que ce critère n'est pas respecté dans nombres de relations entre les extrémités du réseau, mais celles-ci ne concernent qu'une très faible part de la demande.

Pour exemple, il faut 55 minutes à la ligne 9 pour relier la Zimeysa à Petit-Bel-Air aux heures de pointe. Tout transbordement sur la ligne 31 à ce terminus fait naturellement passer le temps total de parcours au-dessus de 60 minutes.

Il n'est cependant pas possible de quantifier cette appréciation sans avoir à disposition une base de données complète des temps de parcours d'arrêt à arrêt dans toutes les tranches horaires de la semaine, ainsi qu'une cartographie complète des déplacements.

Avec une agglomération très compacte contenue dans un rayon de moins de 10 km, Genève a la chance d'être très accessible de partout. Il est clair que si l'objectif des vitesses commerciales était atteint, celui des durées de parcours le serait vraisemblablement aussi.

#### *2.1.4.4. Desserte territoriale*

La loi H 1 50 exige que chaque zone habitée du canton se situe à moins de 300 mètres d'un arrêt dans l'agglomération urbaine et à moins de 500 mètres en-dehors de celle-ci.

Afin de déterminer combien d'habitants du canton ne sont pas desservis selon ces critères, un rayon de 300 mètres est dessiné autour de chaque arrêt des lignes urbaines TPG (1-54) et un rayon de 500 mètres autour des arrêts des autres lignes du réseau.

Dans cette configuration, près de 20 000 habitants du canton ne sont pas desservis selon la loi H 1 50.

Les communes qui ont le plus grand nombre d'habitants non desservis sont, dans l'ordre, Meyrin (2700), Grand-Saconnex (1600), Chêne-Bougeries (1400), Plan-les-Ouates (1300), Cologny et Veyrier (1100).

### *2.2. Evolution 2003-2006 de l'offre de transport TPG*

**Au-delà de l'augmentation d'offre extrêmement importante réalisée sur la période (+25% sur quatre ans), on constate que les choix opérés dans son déploiement ont été majoritairement pertinents, puisque la fréquentation a progressé de manière quasi équivalente (ratio de 0.7). Ce point est à souligner, car il est communément admis, dans le monde des transports, que l'augmentation de fréquentation ne suit que de moitié, au maximum (ratios admis : entre 0.3 et 0.5), celle de l'offre.**

**On peut donc conclure que la stratégie cantonale en matière de transports publics s'est avérée efficace, et particulièrement dans la poursuite du développement intensif du réseau tramway, qui connaît la plus forte hausse de fréquentation.**

Au niveau des TPG, la mise en œuvre de cette offre supplémentaire – dans un cadre financier maîtrisé – a généré d'importants changements, et cela à tous les niveaux de l'entreprise. En plus du développement du réseau, des infrastructures et du parc de véhicules, les TPG ont participé, en tant qu'entreprise de transport gestionnaire (ETG), au fort développement de la communauté tarifaire unireso, intensifié leur marketing et leurs ventes (comme en attestent les augmentations de fréquentation et de chiffre d'affaires), professionnalisé la gestion financière de l'entreprise et entamé le décloisonnement et l'optimisation des différents domaines. Tout cela en mettant un accent particulier sur tous les aspects du développement durable.

### *2.2.1. Développement réseau*

Pour répondre aux objectifs du plan directeur des transports collectifs 2003-2006 et atteindre l'objectif d'une augmentation d'offre de 20% par rapport au point zéro situé à l'état du réseau à la fin de l'année 2002, l'OCM et les TPG ont axé, conformément à la loi sur le réseau des transports publics, le développement des transports publics autour d'une forte évolution du réseau tramways, élément structurant des transports collectifs de la région urbaine du canton de Genève. Ils ont par ailleurs développé – sans subventions supplémentaires – différentes offres complémentaires (Noctambus, Proxibus, réseau nocturne TPG) répondant à de très fortes attentes de la clientèle.

Ainsi, les principales actions mises en oeuvre, par mode de transport, ont été les suivantes :

#### *2.2.1.1. Tramways*

Plusieurs nouvelles infrastructures ferroviaires ont été mises en service durant la période du contrat de prestations 2003-2006. Il s'agit des extensions tramways section Sécheron, Acacias et Lancy.

En fonction de la mise en service de celles-ci, la ligne n° 13 a été prolongée, au mois de décembre 2003, de la place de Cornavin à la place des Nations. L'étape de décembre 2004 a vu la naissance de la ligne n° 15 allant de Lancy Pont-Rouge à la place des Nations, via Plainpalais et Cornavin. Au mois de décembre 2005, la ligne n° 17 a été créée pour relier Lancy Pont-Rouge à la gare des Eaux-Vives, via Plainpalais, Bel-Air et Rive.

La dernière adaptation du réseau tramways durant ce contrat de prestations est intervenue le 20 mai 2006 avec la mise en service de l'extension tramways section Lancy qui a permis aux lignes n° 15 et 17 de rejoindre les Palettes, respectivement le Bachet depuis Lancy Pont-Rouge.

Sur l'ensemble de la période 2002-2006, on aura donc vu une augmentation des kilomètres de voie de 5.9 kilomètres, ce qui représente +45% d'infrastructures ferroviaires par rapport à l'état initial de 2002.

#### *2.2.1.2. Trolleybus*

La principale modification du réseau trolleybus durant la période 2003-2006, a consisté au prolongement de la ligne n° 3 en direction du nouveau quartier du Pommier au Grand-Saconnex. La mise en service de ce prolongement de ligne est intervenue au mois de décembre 2004. Plus globalement, les fréquences ont été renforcées et les parcours adaptés afin de mieux satisfaire les besoins de déplacement sur la région.

### 2.2.1.3. *Autobus*

En ce qui concerne le réseau autobus, celui-ci a subi de nombreuses adaptations pour répondre aux besoins de la population, et également pour s'adapter à la nouvelle configuration du réseau tramways.

Ces modifications ont principalement consisté à améliorer la desserte des quartiers de Sécheron et des Pâquis par la ligne n°1, ainsi qu'à améliorer la desserte de Meyrin en adaptant le parcours et en renforçant aux heures creuses la fréquence de la ligne n° 29. Sur le parcours Nations-Aéroport-Meyrin, la ligne de grande ceinture n° 28 a été créée en complément de la ligne n° 18, qui elle, a vu son terminus ramené de la place des Nations à la halle de fret en prévision de son extension en direction de Ferney-Voltaire.

La ligne D a vu sa fréquence améliorée en heure de pointe. Celle-ci est actuellement de 18 minutes. De plus, l'ensemble des courses desservent la gare de Cornavin. Le terminus des lignes K et L a été déplacé des Esserts à Bel-Air. La navette interne de Versoix a été mise en service le 26 août 2001.

Le chantier du tram TCMC (Tram-Cornavin-Meyrin-CERN) perturbera le trafic individuel le long de l'axe de la route de Meyrin et de la Servette. Aussi, pour assurer la mobilité de la population dans l'attente de la mise en service des lignes de trams, les TPG ont mis en service le 24 avril 2006 une navette entre Meyrin et la Place Neuve. Le principe de cette navette est d'offrir, dans un premier temps, une capacité supplémentaire d'offre de transport entre Meyrin et la ville.

La ligne n° 4 a vu son parcours se modifier au fur et à mesure du développement du réseau tramways, et sa mission se transformer en une activité de rabattement sur le réseau tramways pour les quartiers des Voirets et de la ZIPLO.

De nouveaux quartiers ont vu leur desserte améliorée pour répondre à l'accroissement démographique tel que Cressy et les Verchères, ligne n° 20, Belle-Cour, ligne n° 43, et l'ex-usine Vifor, ligne n° 45.

La desserte du stade de Genève, du centre commercial de la Praille et de la halte CFF de Lancy Pont-Rouge a été renforcée, plus particulièrement par la nouvelle ligne n° 21 et la ligne n° 43 prolongée.

La desserte entre les P+R et le centre ville s'est nettement améliorée, telle que le P+R de Sous-Moulin, lignes n° 20 et 27 qui assurent également la connexion avec les lignes TAC, le P+R de Genève-Plage, lignes n° 2 et 6 et le P+R de Sécheron, lignes n° 13, 15 et 1.

Les lignes de ceintures n° 14 et 18 ont vu leur fréquence adaptée à la ligne n° 28, ce qui a permis de renforcer la structure horaire devant l'aéroport.

L'urbanisation du village de Veyrier se développe fortement et les bassins de population se modifient. En accord avec la commune de Veyrier, la ligne n° 8 a vu le terminus de « Veyrier-Ecole » supprimé au profit de la desserte du quartier des Tournettes où un nouveau terminus « Veyrier-Tournettes » a été réalisé par la commune de Veyrier. Afin d'améliorer la desserte de Veyrier, le terminus intermédiaire de Conches est abandonné et permet des fréquences mieux structurées aux heures de pointe.

Enfin, plusieurs autres lignes ont vu leur structure de fonctionnement améliorée. Il s'agit plus particulièrement des lignes n° 41, 42, 44, 45, 54.

### *2.2.2. Matériel roulant et domaine technique*

L'évolution 2003-2006 a été marquée par les principaux points suivants :

- Acquisition tramways
- Renouvellement et acquisition trolleybus
- Acquisition d'autobus double articulé
- Vieillessement du parc autobus
- Amélioration de la satisfaction client
- Augmentation de l'offre à effectif constant



### 2.2.2.1. Investissements en matériel roulant sur la période 2003-2006

		2003	2004	2005	2006
<b>Autobus articulés</b>		<b>156</b>	<b>167</b>	<b>167</b>	<b>167</b>
	Anciennes séries	156	156	156	156
	Nouvelle série		11	11	11
<b>Autobus</b>		<b>74</b>	<b>74</b>	<b>67</b>	<b>58</b>
	Anciennes séries	74	74	67	58
	Nouvelle série				
<b>Tous Autobus</b>		<b>230</b>	<b>241</b>	<b>234</b>	<b>225</b>
<b>Trolleybus</b>		<b>73</b>	<b>74</b>	<b>92</b>	<b>92</b>
	Anciennes séries	73	73	52	44
	Nouvelle série		1	40	48
<b>Tramways</b>		<b>34</b>	<b>34</b>	<b>42</b>	<b>55</b>
	Anciennes séries	34	34	34	34
	Nouvelle série			8	21
<b>Parc TPG</b>		<b>337</b>	<b>349</b>	<b>368</b>	<b>372</b>

Les quatre années du PFP se concrétisent notamment par l'acquisition de 86 véhicules de ligne :

- 21 tramways Bombardier, qui ont nécessité l'adaptation des ateliers (98.5 MF);
- 48 trolleybus Hess, dont 10 double articulés en première mondiale (59.6 MF);
- 11 autobus Volvo et Van Hool (5.2 MF).

Ces acquisitions se sont faites dans le respect du contrat de prestations, avec une économie de 5.0 MF sur l'ensemble de ces commandes.

#### 2.2.2.2. Acquisition tramways

21 Tramways cityrunner de 42m ont été livrés entre août 2004 et avril 2005. Ces véhicules de grande capacité, climatisés, à plancher bas intégral apportent aux clients une amélioration du confort et permettent de répondre à la demande croissante aux heures de pointe. La sécurité est aussi augmentée par l'équipement en série sur tous les véhicules de vidéosurveillance.

La société Bombardier assure pendant la période de garantie de 2 ans les réparations avec une équipe allant jusqu'à 14 collaborateurs sur le site du Bachet de Pesay. Cette première expérience de collaboration est à ce jour un succès. Le personnel de maintenance TPG a eu la possibilité de se familiariser avec ces nouveaux véhicules en effectuant à tour de rôle des périodes de travaux de réparation.

#### *2.2.2.3. Renouvellement et acquisition trolleybus*

C'est un contrat de 48 trolleybus qui a été conclu avec la maison Suisse Hess. La commande est composée de 38 trolleybus articulés et 10 trolleybus double articulés.

En effet après avoir réalisé avec succès en collaboration avec cette société un prototype de trolleybus double articulé sur la base d'un ancien véhicule, 10 véhicules de cette capacité sont en cours de livraison et constituent une première mondiale. L'objectif est de répondre au besoin de capacité sur les lignes principales de trolleybus. Ces véhicules desserviront la ligne 10 Aéroport – Onex. Les livraisons s'échelonnent jusqu'en avril 2006.

En 2005 ce sont 16 trolleybus FBW âgés de 30 ans et ayant accompli chacun plus de 1 100 000 km qui ont été déclassés. De plus 9 trolleybus Saurer âgés de 23 ans ont été loués aux transports lausannois pour les soutenir face aux difficultés rencontrées avec l'arrêt de l'ensemble de leurs trolleybus articulés récemment acquis.

#### *2.2.2.4. Acquisition d'autobus doubles articulés*

Dès septembre 2004, 5 véhicules doubles articulés de la société Van Hool circulent sur la ligne E. Ce renfort de capacité permet aux heures de pointe d'offrir une offre adaptée et le confort de véhicules récents, climatisés, à plancher bas. Ces véhicules sont équipés de distributeurs de billets embarqués permettant à tous les clients de se munir d'un billet dès l'arrêt de montée lorsque celui-ci n'est pas pourvu d'un distributeur fixe. Ces autobus, comme toutes les acquisitions depuis 2000, sont équipés de filtres à particules.

#### *2.2.2.5. Vieillessement du parc autobus*

Les reports d'investissement sur les autobus ont eu pour conséquence majeure d'avoir à effectuer plusieurs travaux de maintenance sur les séries d'autobus âgés de plus de 18 ans (durée normale amortissement 12 ans). Ces travaux sont principalement, échange moteur, échange boîte à vitesse et réparations de carrosserie suite à la corrosion. La fiabilité et la consommation en carburant de ces anciennes séries restent toutefois meilleures que les véhicules de la dernière série des autobus articulés Volvo.

Les autobus Volvo en leasing jusqu'à mi 2007-début 2008 présentent sur certains organes et éléments de carrosserie un vieillissement prématuré. Volvo a jusqu'à ce jour pris en garantie les défauts de ce type. Ce sont en effet l'ensemble des boîtes à vitesse, des ponts, et plus récemment des planchers qui ont fait et font l'objet d'échanges standards et de réparations. La question du renouvellement de ces véhicules peu fiables sera développée dans la partie « vue d'ensemble du contrat de prestations 2007-2010 ».

#### *2.2.2.6. Augmentation de l'offre à effectif technique constant*

Le contrat de prestations 2003-2006 a été pour l'activité technique de maintenance des véhicules une période charnière avec l'acquisition de nouveaux véhicules électriques tramways et trolleybus, l'installation de nouveaux équipements tels que vidéosurveillance, écrans embarqués d'information, SAEIV (système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs). Ces évolutions technologiques mises en parallèle avec l'augmentation importante de l'offre ont créé une activité importante dans les unités de maintenance. La priorité a été, durant cette période de changement, de garantir la disponibilité des véhicules et équipements pour assurer le meilleur service client et de permettre la formation du personnel technique, l'acquisition de nouvelles connaissances à effectif constant.

#### *2.2.3. Ventes et service à la clientèle*

**De 2003 à 2006, la recette voyageurs TPG aura augmenté de 25 000 000 F, en passant respectivement de 84 000 000 F en 2003 à 109 000 000 F en 2006 (selon budget), soit une progression de plus de 30%. Ce résultat est non seulement dû à l'amélioration substantielle de l'offre, cumulée à 2 adaptations tarifaires, mais aussi à l'important travail marketing, ventes et communication effectué par les TPG, qui ont souhaité financer le développement de l'offre par une augmentation notable des revenus.**

Depuis le 12 décembre 2004, les zones tarifaires sur le canton de Genève ont été supprimées pour les déplacements à l'intérieur du périmètre cantonal et tout le canton est désormais accessible avec le billet Unireso « Tout Genève ». Il permet de se déplacer en bus, tram, train (de Versoix à Chancy) et en bateau des Mouettes genevoises pendant 1 heure pour le prix de 3 F tarif plein) ou 2,20 F pour le tarif réduit destiné aux jeunes au-dessous de 16 ans ou aux détenteurs d'un abonnement demi-tarif CFF. Ces derniers bénéficient également de rabais sur la carte journalière 24 heures (7,30 F au lieu de 10 F) ou la carte journalière dès 9 heures (5 F au lieu de 7 F).

A noter que l'acquisition d'une carte journalière de 24 heures au tarif plein permet d'emmener une deuxième personne gratuitement le samedi et le dimanche. Quant aux enfants au-dessous de 16 ans se déplaçant avec un de leurs parents, ils voyagent gratuitement tant sur les réseaux Unireso que CFF dans toute la Suisse, s'ils sont au bénéfice de la carte junior, qui s'achète aux guichets CFF pour 20 F par année. Par ailleurs, il existe un billet « Saut de puce » à 2 F qui permet d'effectuer une traversée en Mouette ou 3 arrêts avec les TPG, sans correspondance, ni retour.

Mais la manière la plus avantageuse de se déplacer dans le canton est l'abonnement annuel ou mensuel. Ses coûts sont de 650 F par an ou 70 F par mois pour les adultes, respectivement 450 F et 45 F pour les juniors (pour les moins de 25 ans) et les seniors (femmes à partir de 63 ans et hommes à partir de 65 ans) ou 1000 F par an et 100 F par mois pour un abonnement transmissible. Il existe également un abonnement hebdomadaire au prix de 35 F au plein tarif, 23 F pour les juniors et les seniors et 50 F pour une carte transmissible. A noter que de nombreux détenteurs d'abonnement paient un tarif préférentiel si leur employeur ou association a conclu un contrat grands comptes avec TPG/Unireso.

Quant aux bénéficiaires des prestations sociales, ils peuvent obtenir des abonnements annuels pour la somme de 60 F par an, soit 5 F par mois. Il convient de mentionner aussi les abonnements combinés avantageux parking P+R et abonnement Unireso pour le prix de 1200 F par an ou 110 F par mois, qui s'obtiennent auprès de la Fondation des parkings.

Par ailleurs, les détenteurs d'un abonnement général des CFF (adulte, junior, senior), bénéficient de la libre circulation tant sur les lignes CFF et les réseaux des entreprises publiques, que sur les réseaux urbains.

### **Tarification régionale**

Au niveau régional, une nouvelle délimitation des zones et une nouvelle tarification ont également permis de faciliter les déplacements de et vers le secteur Coppet/Céligny ou la France. Ainsi, un trajet transfrontalier court est devenu plus avantageux. Le billet valable 1 heure (2 zones) ou 2 heures (de 3 à 5 zones) coûte de 3,20 F à 7,40 F (2 Euros à 4,70 €) au tarif plein et de 2,20 F à 3,70 F (1,40 € à 2,30 €) pour le tarif réduit.

Selon le nombre de zones traversées, l'abonnement annuel régional adulte coûte de 670 F à 1340 F (430 € à 860 €) et l'abonnement junior de 460 F à 930 F (300 € à 600 €). Ces abonnements peuvent aussi s'acheter au mois ou à la semaine. La carte journalière régionale 24 heures coûte 18 F au plein tarif (avec une deuxième personne voyageant gratuitement le week-end) ou 9 F au tarif réduit. Dès 9 h, le tarif est de respectivement 12 F et 6 F. Des billets de raccordement pour aller à Pougny, Bellegarde ou Coppet/Céligny sont aussi disponibles.

Il faut enfin mentionner que les usagers ont la possibilité d'acquérir une carte à prépaiement nommée « cart@bonus », qui permet d'obtenir des rabais considérables, allant jusqu'à 20%. Outre le fait que l'utilisateur n'a pas besoin d'être en possession de monnaie pour acheter son titre de transport, cette carte à puce offre trois bonus : à l'achat (valeur supérieure au prix de vente), en permettant d'obtenir un titre de transport même si le solde de la carte est inférieur au prix du billet et en recevant une carte gratuite en échange de cart@bonus périmées pour une valeur de 200 F.

Les titres de transports peuvent s'acquérir aussi bien dans les agences TPG (gare de Cornavin, Rive, Bachet et agence mobile TPG), qu'aux guichets et agences CFF (notamment à Balexert), dans plus de 120 kiosques et, sur France, dans une vingtaine de points de vente.

#### *2.2.3.1. Bilan des ventes 2003-2006*

De manière plus spécifique, la vente des produits a évolué positivement durant la période 2003 – 2006 puisque nous assistons à un net report des billets et cartes journalières sur les abonnements mensuels et, dans une moindre mesure, sur les abonnements annuels. Cette modification des habitudes d'achat répond aux objectifs fixés par l'ajustement tarifaire, permettant ainsi, d'une part, de fidéliser sa clientèle (vente de produits gardant le client captif à plus long terme, tels que les abonnements) et, d'autre part, de favoriser les produits générant un coût opérationnel minimum.

## **Offre grand-compte**

Le concept grand-compte est né en 1999 lors d'un partenariat avec l'entreprise Procter & Gamble. Depuis, le nombre de partenariats s'est multiplié et le chiffre d'affaires réalisé dans le cadre de ces partenariats est en constante progression. Il représente CHF 3 400 000 F de chiffre d'affaires net pour l'année 2005 soit une progression de +37% par rapport à l'année 2004. L'avenir est prometteur puisque de nouveaux partenariats ont vu le jour en 2005 et début 2006 avec une tendance générale au subventionnement direct des abonnements par les entreprises partenaires.

## **Réseau de revendeurs**

La restructuration du réseau s'est imposée, et une analyse fine des critères revendeurs liés à la couverture géographique et aux besoins des clients va permettre de redessiner le réseau lors de l'implémentation du nouveau système de vente. Par ailleurs, de nouveaux points de vente revendeurs vont apparaître afin de répondre au mieux aux attentes et aux spécificités de la clientèle.

### *2.2.3.2. Satisfaction clients*

Les sondages mensuels et ponctuels réalisés dans le cadre du contrat de prestations (cf. 2.1.2. « indicateurs qualitatifs ») démontrent d'excellents scores – ainsi qu'une évolution positive – pour les TPG en matière de :

- Sécurité en termes de prévention des agressions et des accidents
- Ponctualité et régularité, tant sur le réseau urbain que sur les réseaux secondaire et régional
- Accessibilité et fiabilité relativement à la commodité des correspondances
- Information à la clientèle à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules ainsi que lors de situations perturbées
- Confort des véhicules et offre en termes de capacité de places assises et debout

Certains points touchant à la perception de la clientèle ont par contre été dégradés, et nécessiteront une attention particulière des TPG durant les années à venir, dont notamment :

- Disponibilité des distributeurs (facilité d'achat d'un titre de transport)
- Information sur l'assortiment et les tarifs des titres de transport
- Information aux points d'arrêts

Pour améliorer la perception de ces aspects, des actions telles que la formation interne orientée « service client » du personnel TPG, l'impression des montants non rendus sur les tickets, la rationalisation de la gamme articles, une information plus personnalisée aux clients grâce aux technologies modernes ont d'ores et déjà été mises en œuvre durant 2006.

Enfin, et hors des indicateurs du contrat de prestations, notons qu'une étude de satisfaction réalisée au niveau européen (étude TEMO Printemps 2005 parmi 10 villes Européennes interrogeant les habitants sur 10 items), place, sur 5 des 10 thèmes abordés, Genève et ses transports publics en numéro un et deux :

- 1<sup>er</sup> sur item « comportement des équipes »
- 1<sup>er</sup> sur item « information »
- 1<sup>er</sup> sur item « confort »
- 2<sup>ème</sup> sur item « qualité/confiance du service transport public »
- 2<sup>ème</sup> sur item « image sociale »

#### 2.2.3.3. *Image des TPG*

Selon l'étude d'image des TPG auprès de la population genevoise réalisée en juin 2005 par Erasm, les TPG bénéficient d'une image de fiabilité et de sûreté avec des avis favorables atteignant respectivement 90% et 88%. L'image des TPG comme proposant des moyens de transport confortables obtient également plus de 80% d'avis favorables, tout comme l'image de ponctualité. L'attribut de rapidité recueille 73% d'avis favorables. Viennent ensuite les attributs d'image plus projectifs, avec un tiercé de tête qui qualifie les TPG de plutôt sympathiques (69% d'avis favorables), d'écologiques (63%) et de dynamiques (61%).

**Bonne notoriété du nom « unireso » mais méconnaissance de sa signification.**

79% des personnes interrogées déclarent avoir déjà entendu le nom UNIRESO. Cependant lorsqu'on demande aux répondants qui déclarent avoir déjà entendu ce nom de préciser ce qu'il veut dire, 31% d'entre eux ne savent pas ce qu'il signifie. En considérant cette connaissance « dormante », il n'y a ainsi plus que 55% des personnes interrogées qui connaissent le nom UNIRESO et qui peuvent l'associer aux transports publics. Par contre cela engendre une confusion croissante entre les marques TPG et Unireso, qu'il s'agira de clarifier durant le prochain exercice.

### 2.2.4. Développement durable

Le développement durable au sein des TPG est une réalité : en effet, leur contrat de prestations, leur mission, leur vision sont basés sur les principes du développement durable.

#### 2.2.4.1. Respect de l'environnement

Les transports publics genevois ont un rôle primordial à jouer en matière d'environnement sur la région genevoise. En parallèle de l'augmentation massive de l'offre électrique par le tramway et le trolleybus, les nouveaux autobus sont tous, depuis 2000, équipés de filtres à particules. A ce jour la flotte TPG est celle de Suisse qui présente le plus fort taux d'équipement de filtres à particules, avec 67% du parc (30% pour le reste de la Suisse).

De plus, chaque année, comme le démontre le tableau ci-dessous, les TPG participent au plan Ozone du service de la protection de l'air, en faisant circuler en été les autobus les moins polluants et en augmentant la part de km parcourus par traction électrique.

<b>Kms parcourus en juillet et août</b>	<b>2003 (kms)</b>	<b>2004 (kms)</b>	<b>2005 (kms)</b>	<b>Ecart 2005/2003</b>
<b>Tramways</b>	359'007	398'167	462'871	+29%
<b>Trolleybus</b>	552'788	584'818	568'998	+3%
<b>Traction électrique</b>	911'795	982'985	1'031'869	+13%
<b>Autobus sans filtres</b>	737'319	669'124	665'220	-10%
<b>Autobus avec filtres à particules</b>	781'295	953'908	964'023	+23%

Enfin, les TPG ont également été actifs dans les domaines suivants : les matières premières respectueuses de l'environnement, l'utilisation d'électricité provenant de sources renouvelables, l'amélioration de la qualité de l'air, le traitement des eaux utilisées en particulier pour le lavage des véhicules, la dépollution des sols, le tri des déchets, la réduction des pollutions sonores, etc.

Globalement l'entreprise se développe et respecte les exigences du contrat de prestations tout en agissant durablement pour l'environnement.

#### 2.2.4.2. Qualité de service

L'entreprise tient compte des besoins de ses clients. Ceux-ci sont formalisés par des sondages mensuels sur la qualité voulue par le client de la norme européenne CEN, et sont complétés par des critères fixés par les TPG eux-mêmes. Les mesures d'amélioration sont intégrées systématiquement dans les objectifs opérationnels de l'entreprise afin d'améliorer toujours la fréquentation et la satisfaction de la clientèle.



### *2.2.4.3. Sécurité clientèle*

La perception de la clientèle en matière de sécurité est régulièrement testée, et les résultats sont stables même si l'on peut voir qu'il s'agit un domaine sensible, particulièrement lors de services nocturnes. Un grand nombre de véhicules du parc TPG a donc été équipé de vidéosurveillance, le personnel de sécurité a été renforcé (principalement en nocturne) et plusieurs campagnes de sensibilisation (pickpockets, incivilités, etc.) ont été effectuées. Le renforcement du sentiment de sécurité s'est considérablement amélioré en 2005 (voir § 2.1.2.1) précisément grâce aux actions entreprises et continue de constituer un axe majeur du développement des TPG

### *2.2.4.4. Qualité de vie au travail*

Les prestations sociales ainsi que le cadre de travail offerts aux collaborateurs TPG sont très favorables : rémunérations et conditions de travail au-dessus de la moyenne des autres entreprises de transport, professionnalisation continue, cours de gestion de conflit, assistance psychologique, etc. La formation continue est un axe prioritaire du projet de développement de l'entreprise car les compétences évoluent rapidement : c'est ainsi qu'en 2005, l'équivalent de 3 jours homme de formation ont été effectués afin de satisfaire les besoins de performance. Globalement, l'absentéisme est en baisse continue (-0.7% en 2005) depuis plusieurs années grâce à l'effet conjugué d'actions visant à améliorer les conditions de vie au travail et en particulier la qualité des horaires des conducteurs.

## **2.3. Evolution financière 2003-2006 des TPG**

Sur l'ensemble de la période 2003-2006, le plan financier pluriannuel (PFP) a été respecté et même dépassé. En effet, les résultats d'exploitation sur les 4 années auraient du être en perte de 900 000 F mais des résultats très supérieurs aux attentes sur les 3 premières années permettent de dégager un résultat cumulé positif sur la période de près de 8 000 000 F.

Pendant cette période les taux de couverture ont évolué favorablement et sont supérieurs à ceux anticipés dans le plan financier pluriannuel en moyenne de 2 points ce qui témoigne de la maîtrise du développement des TPG.

Finalement, le canton aura économisé, sur la période, près de 16 000 000 F de subventions.

Ces excellents résultats financiers ont été obtenus en parallèle d'une offre supérieure à celle requise dans le contrat de 25% avec de nouveaux services Proxibus, Noctambus et réseau nocturne fournis à la clientèle. Sans compter le renchérissement du prix de l'essence couverts par les TPG par des gains d'efficience directs.

tableau récapitulatif	2003	2004	2005	2006	total
<b>ppf</b>					
résultat d'exploitation	1'887'638	1'304'120	-574'952	-3'516'418	-899'612
attribution / utilisation de la réserve	943'819	652'060	-574'952	-3'516'418	-2'495'491
contributions cantonales	131'663'487	138'656'530	147'375'800	153'500'640	571'196'457
<b>réels et budget</b>					
résultat d'exploitation	11'284'653	7'393'638	-2'287'840	-8'647'801	7'742'650
attribution / utilisation de la réserve	8'463'490	4'627'391	-2'287'840	-8'647'801	2'155'240
contributions cantonales	135'589'149	138'651'097	140'114'149	141'822'526	556'176'921
<b>variations</b>					
résultat d'exploitation	9'397'015	6'089'518	-1'712'888	-5'131'383	8'642'262
attribution / utilisation de la réserve	7'519'671	3'975'331	-1'712'888	-5'131'383	4'650'731
contributions cantonales	3'925'662	-5'433	-7'261'651	-11'678'114	-15'019'536

La maîtrise des coûts a été démontrée puisque les mesures d'économies décidées par le Conseil d'Etat à l'été 2005, dans le cadre de la préparation du budget 2006 de l'Etat ont également été appliquées au budget 2006 de l'entreprise. Ce seront donc 5 400 000 F d'économies supplémentaires qui seront faites sur les dépenses planifiées pour 2006.

Par conséquent, le résultat cumulé sur les 4 années dépassera de plus de 8 000 000 F les prévisions du PFP. De plus, comme des adaptations tarifaires ont été mises en place en 2004 et 2005, les compléments tarifaires prévus au PFP n'ont pas été versés par le Canton, ce qui représente quelques 10 500 000 F d'économie sur cette période auxquels d'ajoutent 5 400 000 F au titre des mesures d'économies demandées par le Canton sur 2006. Le total des subventions économisées vis-à-vis du PFP par le Canton, s'élève donc à 16 000 000 F.

Le financement de la dette, la négociation de solutions de financement par crédit-bail fiscal sur les tramways et la politique de remboursement des emprunts à long terme ont permis également de faire baisser les coûts du financement. Ce sont également presque 40 000 000 F d'économies qui ont ainsi été générées par l'entreprise pour les années à venir.

De façon générale, les taux de couverture ont été supérieurs aux prévisions du PFP année après année et 2006 devrait se solder par un taux de couverture globale de 41.5%, respectivement 46.2% pour le taux de couverture hors subventions cantonales, pour des prévisions à 38.9 et 44% respectivement au PFP.

Les revenus voyageurs ont fortement progressé, passant de 84 000 000 F annuels à 109 000 000 F en 2006 (soit + 30%).

### *2.3.1. Prestations supplémentaires*

On notera également que les TPG ont respecté les contraintes financières définies au PFP 2003-2006, tout en acceptant de développer des prestations particulières sans demande d'augmentation des subventions.

Il convient notamment d'évoquer les diverses navettes mises en place pour faire face aux modifications du réseau durant certains travaux (navette 1 aux Pâquis, navette Sécheron, navette Pommier) ou aux charges d'extension du réseau TAC sur Suisse.

En parallèle, la gestion des lignes Noctambus a été intégrée dans les comptes de l'entreprise dès 2004. Les soumissions à appel d'offre des contrats de sous-traitance y relatifs, une très forte hausse des dépenses de sécurité sur ces services nocturnes ainsi qu'une extension notable des prestations ont généré des augmentations de coûts et ce sont presque 600'000 F par an qui sont assumés par l'entreprise pour ces prestations, sans compensation particulière des communes ou du Canton.

Dès 2005, les horaires du service urbain ont été étendus les vendredis et samedis soirs afin d'assurer une cohérence avec l'offre Noctambus, générant également des surcoûts de conduite mais surtout de dépenses de sécurité, sans demande de financement additionnel.

Depuis avril 2004, l'entreprise a mis en place un service de bus porte-à-porte « Proxibus » pour lequel les communes ont accepté de financer certains investissements, sans financement additionnel des frais de fonctionnement. C'est également par un strict contrôle des coûts globaux de l'entreprise que ce service a pu être lancé puis maintenu afin d'offrir une prestation complémentaire au service de lignes régulières sur les régions de campagne Sud et Est du Canton. Après 2 ans de service, les objectifs de fréquentation ne sont nettement pas à la hauteur des prévisions et les coûts très élevés.

### 2.3.2. *Autres débours*

D'autres débours liés à l'activité de l'entreprise ont été faits sans demande de couverture additionnelle. Parmi ceux-ci, on peut citer :

- les travaux d'aménagement du centre de maintenance du Bachet de Pesay qui ont été financés par l'entreprise pour assurer l'espace nécessaire à la réception des 21 nouveaux Cityrunners. Le dossier de transfert d'actif gère cette problématique dans sa globalité;
- un guichet de vente a été ouvert à l'Aéroport et une agence devrait ouvrir ses portes dès 2006 à Plainpalais, sans que ces développements aient été anticipés dans le PFP 2003-2006;
- aucune demande de compensation n'a été formulée suite aux augmentations des coûts des carburants dès mi-2004. Les hypothèses de construction du PFP tablaient effectivement sur un coût moyen de 1.21 F / litre, prix largement dépassé dès la deuxième année du plan financier;
- les contrats de sous-traitance ont presque tous été l'objet d'adjudications et leurs prix ont été réajustés pour tenir compte des évolutions des coûts sur la période;
- les dépenses de sécurité ont été plus que doublées par rapport au plan initial pour garantir un service de qualité quels que soient les horaires et les zones desservis;
- des développements informatiques et un redéploiement de cette activité ont eu lieu dès 2004 pour améliorer la qualité de service;
- des investissements sur la ligne aérienne au centre de maintenance de la Jonction et des remplacements d'aiguilles tramways ont été effectués hors plan initial.

### 2.3.3. *Investissements*

Le Plan Financier Pluriannuel 2003-2006 prévoyait des investissements majeurs d'un montant de plus de 220 000 000 F, axés sur deux volontés stratégiques :

- l'extension du parc de véhicules pour satisfaire la croissance de l'offre et de mobilité durable;
- l'innovation technologique.

L'extension du parc de véhicules était nécessaire en raison de l'augmentation de l'offre. Cette stratégie a été confirmée par l'acquisition de 84 nouveaux véhicules de ligne.

Les 21 tramways Cityrunner de Bombardier livrés en 2004 et 2005 affichent une longueur de 42 mètres et une capacité de 237 places. Les 38 trolleybus articulés de la Carrosserie Hess livrés, entre 2004 et 2006, ont eux aussi permis d'augmenter l'offre, et, par ailleurs, de renouveler une partie du parc (vente de 16 trolleybus Série 32 datant de 1975). Les véhicules les plus imposants étant les 10 trolleybus double articulés construits en collaboration avec la Carrosserie Hess. Ces méga trolleybus affichent une longueur de 25 mètres et une capacité de 193 places.

Enfin, 5 autobus double articulés Van Hool, 6 autobus articulés Volvo et 4 minibus Evobus sont venus compléter le parc.

A cela s'ajoutent le maintien et la modernisation du parc existant, notamment au travers de la révision mi-vie des tramways Séries 03 et 04. Prévues initialement en fonctionnement, la révision mi-vie se révèle un véritable investissement d'avenir, avec un rajeunissement d'une partie importante des véhicules concernés.

Par ailleurs, diverses innovations technologiques ont été également développées :

- Le Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs (SAEIV), qui est entré en fonction au 12 décembre 2005, en partenariat avec les Transports Publics Lausannois. Cet investissement majeur pour l'entreprise détermine une volonté de contrôle optimal du réseau et de performance accrue pour la clientèle et les employés. L'objectif visé de ce projet outre le changement de radio demandé par l'OFT, est naturellement de mieux réguler le réseau et en conséquence d'adopter l'offre à la demande de transport;
- La clientèle, qui reste au centre des préoccupations de tous. C'est ainsi qu'un projet de mise à jour d'une partie de la billetterie verra le jour en 2006.

**En résumé, l'enveloppe allouée par le Contrat de prestations est respectée, les investissements prévus sont réalisés, et l'entreprise a pu faire face aux défis de ces quatre années tout en respectant ses engagements initiaux.**

#### *2.3.4. Maîtrise de l'endettement*

L'endettement sur la période a été maîtrisé et le remboursement du capital a été mis en place dès 2005. En effet, l'entreprise est responsable des financements de ses investissements, lesquels ne sont pas couverts par des subventions d'investissement des autorités. Ce sont donc plus de 220 millions qui ont été payés pour couvrir les besoins d'investissements conformément au plan financier. L'endettement à fin 2002 s'élevait à 100 000 000 F d'emprunts long terme et ne passe à fin 2006 qu'à 185 500 000 F grâce à une politique très stricte en matière d'emprunts mais surtout de remboursement de la dette dès l'année 2005, année du refinancement des emprunts passés et des levées des nouveaux emprunts de la période.

#### *2.3.5. Changement de régime TVA*

C'est en 2005 également que l'entreprise a opté pour un changement de régime TVA. En effet, les TPG étaient au bénéfice d'un régime de TVA forfaitaire sur les produits encaissés depuis 2001. Au vu des sommes investies sur la période mais également pour les périodes à venir, il est apparu plus intéressant d'opter pour une récupération de la TVA payée aux fournisseurs, même si cette récupération n'est que partielle car l'entreprise est subventionnée. Ce sont quelques 5 000 000 F qui seront ainsi économisés en trésorerie pour l'entreprise entre 2005 et 2006. Des économies comparables seront également dégagées sur le prochain contrat de prestations et seront déterminées en fonction des montants d'investissements autorisés par le Grand Conseil.

### *2.4. Conclusion*

**2006 s'achèvera avec plus de 25% de Place-km supplémentaires, et une fréquentation que l'on peut estimer à +16% par rapport à 2002. Chaque année, une ligne de tram est venue renforcer le réseau des transports collectifs pour la plus grande satisfaction de la clientèle. Les TPG auront donc, sur les 4 années de sa durée, rempli les exigences du contrat de prestations.**

## **3. Contrat de prestations 2007-2010 – Vue d'ensemble**

### *3.1. Contexte*

Le contrat de prestations des TPG constitue un des versants opérationnels du plan directeur 2007-2010, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports en commun sur la région.

Le plan directeur insiste sur la nécessité d'accélérer l'augmentation de l'offre de transports publics, dans la mesure où, à horizon 2020, il est anticipé une augmentation minimum des déplacements de 46% en transport individuel et une croissance démographique de 26% par rapport à 2000, cela sur la région.

Les objectifs de ce plan directeur des transports seront satisfaits dans le contrat de prestations des TPG. En effet, les TPG devront atteindre +50% d'offre à horizon 2010, par rapport à 2002.

Pour rappel, les objectifs de ce plan sont les suivants :

- **accompagner les développements prévus grâce à une offre adéquate sur les infrastructures ferroviaires (trams) :** les années 2007-2010 voient en effet les chantiers TCMC porter leurs fruits et être progressivement mis en exploitation sur la période. Avanchet, Meyrin puis enfin le Cern seront mis en service durant ce contrat de prestations;
- **préparer le réseau des transports publics à la mise en service de Ceva à l'horizon 2010-2012 :** le développement des TPG sur la période intègre et anticipe pleinement la mise en service du Ceva;
- **développer quantitativement l'offre en fonction des besoins de mobilité :** l'offre TPG a augmenté de 25% fin 2006; elle atteindra +50% à horizon 2010 avec dès 2007 plus de 35% d'offre en plus à destination de la population. Ce développement se fera en maîtrisant pleinement l'évolution des subventions;
- **accompagner le développement du bassin franco-valdo-genevois en développant l'offre transfrontalière :** des fréquences supplémentaires seront déployées sur les lignes transfrontalières afin de favoriser le transfert modal et satisfaire davantage aux besoins de déplacements;
- **améliorer les conditions d'exploitation et la performance des transports publics :** les objectifs du contrat de prestations des TPG intègrent cet aspect tant en terme de vitesse commerciale, que de fréquence ou de coûts au km.

### *3.2. Objectifs du contrat de prestations 2007-2010*

**Le contrat de prestations 2007-2010 formalise l'offre de transports commandée par l'Etat auprès des TPG, ainsi que le montant de subventions qui permettront à l'entreprise de financer cette offre. Il poursuit un grand objectif commun aux deux parties, qui est de favoriser le transfert modal du transport individuel motorisé (TIM) vers le transport en commun (TC), en vue d'absorber l'augmentation de la mobilité attendue sur les prochaines années.**

**Il vise par conséquent la poursuite du développement et de l'amélioration de l'offre en transports publics déjà engagée, permettant à cette dernière de devenir une alternative de plus en plus crédible et efficace face aux transports individuels motorisés, et un complément idéal à la mobilité douce.**

Pour l'Etat, ce contrat – qui est l'un des instruments centraux dans l'atteinte de ses objectifs stratégiques en matière de mobilité – a pour but de garantir, pour quatre années, la mise en œuvre de l'offre souhaitée dans un cadre bien défini, notamment en termes financiers. En plus de définir les grandes orientations du développement du réseau TPG dans les quatre prochaines années, il précise par ailleurs les moyens de commande de l'offre annuelle (rapports d'étape), les outils de contrôle de sa réalisation (rapports de réalisation de l'offre), ainsi que les éventuelles pénalités en cas de non respect des objectifs du contrat.

Pour les TPG, le contrat de prestations est une commande de prestations claire, définissant précisément les objectifs stratégiques à atteindre, dans un cadre donné. Il représente donc la première base de l'élaboration de la stratégie opérationnelle de l'entreprise, tout en apportant une certaine autonomie de gestion dans sa mise en œuvre.

**Les objectifs opérationnels du contrat de prestations 2007-2010 – évidemment élaborés et partagés par les deux parties – sont décrits dans les points suivants et se fondent sur le plan directeur des transports collectifs adopté par le Conseil d'Etat en date du 26 avril tel qu'il a été entériné, à l'unanimité, par la Commission des transports du Grand Conseil en date du 20 juin 2006.**

### *3.2.1. Poursuite du développement de l'offre*

**Au vu de l'augmentation des besoins de mobilité attendue sur la région genevoise, un accent particulier doit être mis sur l'offre de transports publics. Ainsi, l'objectif visé par le contrat de prestations 2007-2010 est une augmentation d'offre (places-kilomètres) de 50% en 2010 en regard de l'année 2002, ce qui représente environ 27 points par rapport à 2006. Ce développement sera principalement réalisé grâce à l'extension et au renforcement du réseau tram, qui influera par ailleurs le déploiement des autres offres de transports (cf. 3.3.1. « développement réseau »).**



Les développements du réseau et du parc de véhicules TPG anticipent la mise en service, lors du contrat de prestations suivant, du CEVA, et évitent au maximum les quelques phénomènes de « cannibalisation » entre lignes constatés lors de l'exercice 2003-2006. Notamment grâce à une meilleure adéquation offre-demande.

L'augmentation de l'offre devra d'autre part impérativement être accompagnée d'un **renforcement du marketing, de la communication et de l'information effectués par Unireso et les TPG**, dans le but de développer la fréquentation et, partant, les recettes voyageurs.

Enfin, un accent particulier sera mis sur la **poursuite de la politique environnementale** de l'entreprise : en plus d'un accroissement important du parc électrique, le renouvellement des autobus tiendra compte des critères les plus sévères en matière environnementale, et les TPG testeront l'introduction de biocarburants tels que le biodiésel à 5%.

### *3.2.2. Maîtrise de l'évolution des subventions*

Des efforts extrêmement importants sont demandés aux Transports publics genevois afin de maîtriser l'évolution des subventions cantonales tout en atteignant les objectifs ambitieux fixés par l'Etat.

Ainsi, les réformes déjà entamées par les TPG dès 2004, visant à une optimisation, à une réduction des charges et à une augmentation des produits du transport, seront poursuivies voire intensifiées dans certains domaines. Toujours dans le respect, bien sûr, des statuts du personnel TPG et de l'important rôle social que joue l'entreprise dans la région genevoise.

Ces réformes ont été à la base de l'élaboration du plan financier pluriannuel (annexes au contrat de prestations ci-joint), qui prévoit par conséquent des subventions cantonales en hausse tout à fait relative face au développement significatif de l'offre de transport sur la période.

On note ainsi que les subventions cantonales annuelles versées aux TPG sur le contrat de prestations 2003-2006 ont subi une hausse de 40% pour une progression de l'offre de 25%.

Cette évolution s'inverse sur la période 2007-2010 puisque l'offre en moyenne sur les 4 années doit progresser de 25% pour une variation moyenne des subventions de +6% (161 000 000 F sur 2010).

Cette tendance s'explique par la progression attendue des revenus du transport de +17% sur la période (à tarifs constants) et surtout par un coût au km en forte baisse (diminution de 10%).

### *3.2.3. Transparence et contrôle étatique*

**Un des objectifs poursuivis par le contrat de prestations 2007-2010 est le renforcement de la collaboration entre les TPG et le représentant de leur autorité de tutelle, à savoir l'Office cantonal de la mobilité (OCM). Cette collaboration améliorée permettra en effet un meilleur contrôle par l'Etat de l'atteinte des objectifs fixés aux TPG.**

Ainsi, sera présenté au point « 3.5. Modes de contrôle » un système d'objectifs et d'indicateurs simplifié, qui permettra de mesurer annuellement, de manière claire et fiable, l'atteinte ou non des cinq grands objectifs fixés par le Canton, mesurés par dix indicateurs précis. Ce système sera par ailleurs sanctionné par un système de pénalités.

**Ces grands objectifs, définis de manière conjointe, peuvent être sommairement résumés de la manière suivante :**

- **augmentation de l'offre de transport;**
- **augmentation de la fréquentation;**
- **amélioration des conditions d'exploitation;**
- **performance environnementale;**
- **maîtrise financière.**

### *3.3. Optimisation et développement de l'offre de transport*

Pour les quatre années correspondant au prochain contrat de prestations, les réflexions de développement du réseau, du parc véhicules et de service à la clientèle, ont été orientées de manière à atteindre les objectifs d'augmentation de l'offre prévus et à adapter au mieux l'offre de transport collectif à la demande, tout en tenant compte de la mise en service, sur le prochain contrat de prestations, du CEVA.

### *3.3.1. Développement réseau*

Au niveau du réseau proprement dit, le contrat de prestations 2007-2010 sera notamment marqué par la réalisation de l'infrastructure tram entre Meyrin et Cornavin (TCMC), ainsi que par la réalisation de deux infrastructures de lignes aériennes pour le réseau trolleybus sur les tronçons du Boulevard Jaques Dalcroze et de la rue des Franchises.

#### *3.3.1.1. Réseau tramways*

Chaque année verra la mise en service d'un nouveau tronçon de voie. L'extension tramways TCMC, Cornavin-Meyrin-CERN, sera mise en service en trois étapes, la première au mois de décembre 2007 et la dernière au changement d'horaire 2009. Quant à l'extension TCOB, Cornavin-Onex-Bernex, les travaux débuteront en 2009, pour une mise en service du premier tronçon, allant de Cornavin à Onex, via les ponts de l'Ile, au changement d'horaire du mois de décembre 2010.

#### *3.3.1.2. Réseau trolleybus*

Le réseau trolleybus, à l'aide de ces nouvelles infrastructures, verra la ligne 7 étendue de Rive à l'hôpital cantonal. Cela offre une nouvelle desserte de l'hôpital pour les personnes en provenance du secteur Lac – Moillesulaz.

La ligne 10 sera déviée depuis le Bouchet vers les rues de Châtelaine et de Lyon, en passant par la rue des Franchises, vraisemblablement dès 2010. Cette modification de la ligne 10 permettra de renforcer l'offre entre les Charmilles et Cornavin tout en laissant au tram le rôle de desservir la Servette.

L'exploitation de l'ensemble de la ligne 10 par des trolleybus à double articulation permettra, par attribution des trolleybus articulés actuellement sur la ligne 10, de renforcer les autres lignes de trolleybus, qui par manque de trolleybus sont exploitées par quelques autobus. C'est une mesure répondant à l'attente des clients pour ce qui touche à la quantité de l'offre de transport et à la protection de l'environnement par l'utilisation de véhicules électriques.

#### *3.3.1.3. Réseau autobus*

Le réseau autobus sera influencé par l'évolution du réseau trams, par la planification de grands projets d'urbanisation et les demandes des communes.

Le réseau trams remplacera les lignes de bus 9 et 29 qui assurent la desserte de l'axe Cornavin - Meyrin - CERN. Avec le chantier, des actions de renfort de l'offre seront mises en œuvre pour aider la population à supporter les gênes inévitables d'un chantier de cette envergure et de permettre, puis fiabiliser un transfert modal sur les transports publics. A l'arrivée des lignes de trams dans Meyrin, une nouvelle ligne de desserte de la cité et de la zone industrielle ZIMEYSA sera créée. Son rôle sera d'assurer des liaisons entre les différents quartiers de Meyrin, des rabattements sur les lignes de trams pour les lieux éloignés de la cité, la desserte de la ZIMEYSA en remplacement de la ligne 9, et enfin permettre le rabattement de Meyrin sur le RER.

Les lignes de ceintures seront renforcées. On constate que la ville de Genève se développe en « tache d'huile » vers l'extérieur. Il est nécessaire de donner une alternative à l'utilisation de la voiture pour les déplacements tangentiels et ne plus obliger les usagers à se rendre au centre ville pour des destinations périphériques.

Quatre grands projets de développements urbains avancent dans leurs procédures en vue de réalisations annoncées pour la fin du contrat de Prestations 2007-2010 des TPG. Il s'agit :

- Du quartier des Vergers à Meyrin. Les TPG seront au rendez-vous avec l'offre trams. La ligne meyrinoise décrite ci-dessus passera au cœur de ce nouveau quartier, l'infrastructure routière et l'organisation du quartier étant conçues pour cela.
- Le quartier de la Chapelle-les Sciens. Ce quartier, situé à cheval sur les communes de Lancy et Plan-les-Ouates, à proximité du Bachet-de-Pesay, sera desservi par cinq lignes de trams et des lignes urbaines de bus.
- Le quartier des Communaux d'Ambilly (MICA). Ce quartier important, sera desservi par un doublement de la ligne 9 pour les accès directs vers le centre ville. La ligne 31 sera aussi renforcée pour assurer la connexion avec le CEVA à la gare de Chêne-Bourg et avec les lignes de trams.
- Le quartier de Frontenex-Tulette. La desserte de ce nouveau quartier, situé en partie sur la commune de Coligny, sera assuré par un doublement de la ligne 9 et les lignes A/33.

D'autres modifications de lignes d'autobus sont aussi prévues, afin de répondre aux différentes demandes en mobilité des utilisateurs des transports publics et en connexion avec des équipements scolaires.

Un autre projet ambitieux pour Genève et sa région est le projet CEVA. Si sa mise en service est prévue pour les années suivantes ce contrat de prestations, le réseau TPG doit cependant anticiper et préparer cette étape afin d'assurer une chaîne de transport cohérente et continue avec cette nouvelle offre de transport.

Sur le plan des lignes régionales, les fréquences doivent augmenter sur les lignes les concernant. Cette attitude est justifiée par le développement de l'agglomération qui montre que les personnes travaillant à Genève habitent de plus en plus loin. Il est aussi prévu de renforcer l'offre des lignes transfrontalières. Ces développements seront planifiés en collaboration avec les communautés de communes françaises.

Le développement de l'agglomération se déploie au niveau régional. Dans ce cadre, la réalisation de P+R est préparée en collaboration avec la Fondation des Parkings et les TPG sur le plan genevois et par l'intermédiaire de la collaboration entre les différentes autorités organisatrices parties prenantes à la charte du développement des transports publics régionaux (DTPR) au niveau transfrontalier. Cela doit permettre d'assurer la cohérence des actions entre l'ouverture d'un P+R et une offre adaptée des transports publics. C'est aussi un travail de communication et de cohérence des tarifs entre ces deux entités.

### *3.3.2. Matériel roulant*

L'évolution du parc des véhicules 2007-2010 est conditionnée par les objectifs suivants :

- maîtrise économique
- amélioration de la disponibilité
- amélioration de la fiabilité
- respect de l'environnement
- amélioration du confort et de l'information client

Il est à relever, de plus, que les investissements les plus importants – notamment au niveau du parc tram – ne seront effectués qu'au fur et à mesure des futurs développements réseaux, et uniquement à partir du moment où les extensions envisagées auront été approuvées par l'ensemble des autorités compétentes.

Globalement l'essentiel des investissements sur les véhicules s'effectuera pour satisfaire l'offre du contrat de prestations 2011-2014 (Onex/Bernex, Grand-Saconnex). et en lien avec la planification et la réalisation de développement des lignes de trams selon la loi sur le réseau de transports publics (H 1 50).

### 3.3.2.1. Evolution du parc matériel roulant prévue pour la période 2007-2010

Les principaux renouvellements et acquisitions de matériel roulant du contrat de prestations 2007-2010 se feront pour les autobus et les tramways. En effet, une partie des autobus âgés de plus de 18 ans et la fin de leasing des autobus articulés Volvo sont à l'origine de ces investissements.

L'ensemble du développement du réseau tramways nécessitera la commande de 20 tramways supplémentaires. Toutefois, et comme expliqué plus haut, les mises en service prévues sur la période 2007-2010 n'engendreront que 3 véhicules supplémentaires pour l'étape de décembre 2008, puis 12 pour l'étape de décembre 2010.

Pour les trolleybus, les acquisitions 2005-2006 et le maintien de 12 trolleybus Saurer de 1982 permettent de réaliser le développement de l'offre planifiée.

		age moyen de flotte en 2006	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Autobus articulés</b>			<b>167</b>	<b>153</b>	<b>158</b>	<b>158</b>	<b>152</b>
	Anciennes séries	11 ans	167	153	75	75	69
	Nouvelle série				83	83	83
<b>Autobus</b>			<b>58</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>53</b>
	Anciennes séries	17 ans	58	38	23	23	23
	Nouvelle série			15	30	30	30
<b>Tous Autobus</b>			<b>225</b>	<b>206</b>	<b>211</b>	<b>211</b>	<b>205</b>
<b>Trolleybus</b>			<b>92</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>92</b>
	Anciennes séries	11 ans	92	92	92	92	92
	Nouvelle série						
<b>Tramways</b>			<b>55</b>	<b>55</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>70</b>
	Anciennes séries	11 ans	55	55	55	55	55
	Nouvelle série				3	3	15
<b>Parc TPG</b>			<b>372</b>	<b>353</b>	<b>361</b>	<b>361</b>	<b>367</b>

acquisitions cumulées

### 3.3.2.2. Objectifs

#### Maîtrise économique

La maintenance du parc des véhicules représente, après le domaine de l'exploitation, le 2<sup>e</sup> poste de charge des TPG. L'optimisation des coûts des véhicules représente donc un enjeu essentiel. Ses principales composantes sont le vieillissement des véhicules, la maîtrise du coût des pièces de rechange et de la consommation en carburant.

### **Amélioration de la disponibilité**

Les réserves actuelles du parc autobus qui ont permis de gérer le renouvellement trolleybus et l'introduction sur moins d'une année du SAEIV (système d'aide à l'exploitation et information voyageurs) diminueront progressivement pour atteindre dès 2008 un taux maximum de 10%. Globalement la disponibilité des véhicules sur l'ensemble du parc devra atteindre 90% et permettra ainsi de limiter les investissements nécessaires pour la production de transport.

Cette amélioration sur l'ensemble du parc va de pair avec l'augmentation du nombre de km parcourus par an, par véhicule. Ces évolutions contribueront directement à l'amélioration de la rentabilité du parc des véhicules.

### **Amélioration de la fiabilité**

Le remplacement en fin de leasing des autobus articulés Volvo permettra une amélioration notable de la fiabilité et, par conséquent, d'atteindre un objectif de 10 000 km sans panne. Cet objectif est aujourd'hui régulièrement atteints par les tramways et les trolleybus, contrairement à la série d'autobus articulé Volvo, qui se situe largement en dessous de cet objectif.

### **Respect de l'environnement**

Pour les TPG, le plan OPAIR 2003-2010 a pour objectif la diminution de moitié des émissions polluantes avec, comme base de comparaison, les kilomètres totaux parcourus en 1990. Les TPG contribuent à l'atteinte de cet objectif selon 3 axes :

- le développement de la traction électrique
- le renouvellement du parc autobus par des autobus à filtres à particules et respectant les plus récentes normes antipollution EURO (actuellement la norme en vigueur est euro 4).
- Un renouvellement de la flotte autobus avec des véhicules répondant à la norme euro 4 permet de se rapprocher des objectifs du plan OPAIR sur les 4 principales émissions polluantes que sont le NOx (oxyde d'azote), CO (monoxyde de carbone), HC (hydrocarbures), PM (particules). Seule la diminution des émissions de gaz CO2 reste faible. Une part électrique grandissante est le seul moyen permettant de réduire ce gaz résultant de la combustion.

## **Amélioration du confort et de l'information embarquée client**

Plus de 80% des véhicules à la fin du contrat 2010 seront à plancher bas. Les nouveaux tramways et nouveaux trolleybus seront tous en exploitation, offrant une amélioration de confort et de sécurité pour les clients, notamment grâce à l'introduction systématique de vidéosurveillance, d'écrans d'information embarquée et de climatisation.

Comme relevé précédemment, l'ensemble des nouveaux véhicules est à plancher bas intégral, ce qui favorise grandement l'accès aux PMR (personne à mobilité réduite). De plus, la porte N° 2 des nouveaux véhicules est équipée de rampe permettant un accès facilité aux personnes en chaise roulante. Bien entendu, il en est de même pour les nouveaux tramways.

La révision mi-vie des 46 tramways datant de 1988 permettra d'améliorer le confort du client et fournir une offre tramways de premier ordre sur l'ensemble du réseau. Ce projet durera 3 ans de 2006 à 2009. Dans ce cadre, des adaptations seront réalisées pour mettre ces véhicules au niveau du reste du parc.

### *3.3.2.3. Evolutions par catégories de véhicules*

#### **Autobus et autobus articulés**

Pour la période 2007-2010, les principaux renouvellements se feront sur la série des autobus articulés Volvo qui arrivent en fin de leasing entre l'automne 2007 et le printemps 2008. Les principales raisons de leur renouvellement sont une fiabilité très moyenne et le vieillissement prématuré de ces véhicules générant des coûts importants de maintenance (surcoûts estimés à 1 000 000 F par an). Cette stratégie est en adéquation avec l'évolution des effectifs, qui connaîtra de nombreux départs à la retraite durant la période 2007-2010.

Les séries d'autobus anciens seront aussi progressivement changées, ces véhicules étant amortis depuis plusieurs années et sujets, de cas en cas, à d'importantes réparations telles que des échanges de moteur, boîtes à vitesses, pont, etc.

Au-delà de l'avantage économique, cité précédemment, un avantage important dans ces renouvellements porte sur des bénéfices environnementaux. Les motorisations modernes (norme Euro 4) permettent en effet de diminuer fortement les émissions polluantes. A ce titre, le tableau ci-dessous met en perspective les diminutions d'émissions pour un autobus articulé entre la norme EC88 proche de la norme euro 0, moteur équipant les plus anciens véhicules et la norme Euro 4. La diminution de consommation de carburant est aussi un élément pris en compte.



		conso	CO2	Nox	CO	HC	PM10
		l/100km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km
euro 0	ABA	62	1640	24.3	7.57	2.18	1.07
euro 4	ABA	56	1519	9.7	2.22	0.75	0.03
amélioration en %		9%	7%	60%	71%	66%	97%

Le renouvellement des autobus permettra, de plus, l'harmonisation de l'identité visuelle du parc véhicules, tout comme l'amélioration du confort et de l'information embarquée pour les clients.

En conclusion, globalement ce sont plus de 1 000 000 F par an qui pourraient être économisés grâce au renouvellement des bus Volvo par les TPG et qui sont donc inclus dans ce contrat de prestations, avec en outre un confort et une satisfaction de la clientèle accrue, sans compter un avantage environnemental important.

### **Trolleybus**

Les trolleybus articulés et doubles articulés reçus en 2005 et 2006 constituent, avec 48 véhicules, plus de 50% de l'offre en matériel du réseau trolleybus. Ces véhicules modernes et confortables permettront aussi – dans le cas des doubles articulés – d'augmenter significativement l'offre sur les tronçons les plus fréquentés aux heures de pointe.

A relever que la concrétisation de l'étape tramways sur la section Onex-Bernex permettrait de récupérer des trolleybus qui pourraient être affectés à de futures extensions.

Récemment, 10 trolleybus de la plus ancienne série datant de 1982 ont été vendus aux transports lausannois pour suppléer à l'immobilisation d'une partie de leur flotte due à des problèmes techniques.

**En conclusion, aucun investissement en trolleybus n'est nécessaire pour le prochain contrat de prestations 2007-2010.**

## Tramways

Les nouveaux tramways Cityrunner sont aujourd'hui tous en exploitation depuis plus d'un an. Les acquisitions pour les extensions futures seront validées en cours de contrat 2007-2010. Le nombre de tramways supplémentaires nécessaires à la production de transport sera de 15 unités pour les 4 prochaines années. Une optimisation de la disponibilité des tramways permet en effet de limiter les acquisitions, tout en fournissant la totalité des véhicules nécessaires aux étapes successives de développement du réseau tramways.

La révision mi-vie des tramways âgés aujourd'hui de 17 ans permettra de garantir à long terme la fiabilité des équipements de puissance et de commande de traction, de moderniser les interfaces d'information clients, d'améliorer le confort par, la refonte de l'aménagement intérieur, l'isolation en été par la pose vitrage athermiques et la modernisation en hiver de la régulation de chauffage.

### *3.3.3. Ventes et service à la clientèle*

Ce domaine est stratégique, notamment en matière de recettes, pour les TPG. Il s'agira, notamment, d'adapter l'offre aux attentes des clients, de renforcer la qualité des prestations, de faciliter l'acte d'achat et de travailler l'image de marque de l'entreprise d'une part, et des transports publics en général d'autre part.

#### *3.3.3.1. Ventes*

Les objectifs de chiffre d'affaire 2007-2010 sont ambitieux. Pour les atteindre, les TPG ont entrepris de réorganiser leur service « ventes, marketing et communication » par exemple en améliorant encore l'accueil au sein des agences, en développant le volet "Grand Comptes" et le réseau des revendeurs.

#### *3.3.3.2. Billettique*

L'objectif de ce projet est de concevoir un système de gestion et de vente de titres de transport valables auprès de tous les opérateurs de la région. Ce système doit donc être compatible avec les projets suisses et français dans ce domaine, ce qui nécessite d'importants travaux d'études et de développements informatiques.

Une fois le système conçu, le projet prévoit la mise en service d'environ 700 distributeurs automatiques de titres de transport nouvelle génération sur le territoire genevois. Ces distributeurs seront notamment munis d'écrans tactiles, de lecteurs de cartes bancaires, de bornes de chargement sans contact des titres de transport, etc., et permettront de résoudre le problème actuel généré par le non-rendu de monnaie.

Parallèlement, il sera nécessaire d'équiper l'ensemble des véhicules de la technologie permettant la validation des titres de transport ainsi que d'équiper les contrôleurs d'appareils capables de lire les cartes sans contact détenues par les clients.

Enfin, des outils informatiques permettront aux TPG de gérer l'ensemble des flux de données générés afin d'optimiser le réseau en fonction des besoins réels de déplacement et d'affiner les actions commerciales pour répondre au mieux à la demande (nouveaux produits, gestion de la relation client, actions de fidélisation, etc.)

Ce projet de grande ampleur a démarré en 2006 et s'échelonnait jusqu'à 2010, date de bouclage définitif de l'ensemble des aspects couverts par une billettique tenant compte de toutes les spécificités d'interopérabilité régionale.

#### *3.3.3.3. Marketing*

Les travaux qui seront entrepris sur la période 2007-2010 permettront de mieux connaître les clients, leurs besoins, leurs attentes, mais aussi mieux appréhender leurs comportements dans les transports publics, mieux évaluer "l'expérience" vécue, les freins à la consommation, etc.

Le marketing devra également, tout comme la communication de manière générale, être coordonnée avec les actions développées par la communauté tarifaire UNIRESO.

#### *3.3.3.4. Communication*

La communication est l'élément incontournable du développement des TPG. Pour cela, les TPG développeront un nouveau site web, complet, en fin d'année 2006, ils intensifieront leur stratégie médias, et leur communication interne sera également orientée vers l'écoute de leurs collaborateurs. Les objectifs de communication sont clairs : soutenir les ventes et positionner les TPG comme un acteur moderne et actif dans la cité et sur l'ensemble de la région genevoise.

### 3.3.3.5. Informations voyageurs

L'information aux voyageurs fait partie intégrante des transports en commun et de la notion de service publique. Le nouveau système d'information voyageur TPG (SAEIV) a été mis en production à fin 2005, et continuera son déploiement sur le réseau. D'autres améliorations sont également attendues :

- l'information en ligne, à travers un nouveau site web;
- l'information embarquée;
- les agences;
- la signalétique (plan de réseau, directions, revendeur le plus proche...);
- le service téléphonique disponible 7 jours sur 7

### 3.3.4. Développement durable

Les TPG poursuivront, sur 2007-2010, les nombreuses mesures qui leur ont permis d'être aujourd'hui à la pointe des entreprises suisses de transport public en matière de développement durable. L'on peut citer notamment, en matière environnementale, le développement massif des lignes à traction électrique, l'approvisionnement d'électricité d'origine hydraulique, l'équipement des véhicules diesel de filtres à particules (67% du parc en 2005, alors que la moyenne suisse est de 30%), une politique innovante de gestion des déchets et des eaux, la création d'une centrale photovoltaïque, etc.

#### 3.3.4.1. Introduction de Biodiesel à 5%

Suite à une étude réalisée sur 2005, en collaboration avec l'EPFL (l'Ecole polytechnique Fédérale de Lausanne), sur l'introduction de différents mélanges et types de biocarburants, les TPG envisagent l'introduction, à partir de fin 2006, d'un mélange à 5%. Cette solution – réalisable en matière d'approvisionnement et de stockage – n'engendrerait en effet qu'un léger surcoût en matière de carburant, et peu de conséquences sur le matériel roulant (garanties constructeurs) et sur la logistique interne.

Cette mesure fait par ailleurs l'objet d'un indicateur du contrat de prestations (cf. section 3.5.1).

### 3.3.4.2. *Eco-conduite*

Les TPG testent actuellement une formation en matière d'eco-conduite. Les premiers tests démontrent, outre une diminution sensible de la consommation de carburant (entre 5 et 10%) et la diminution de la dégradation des systèmes de freinage, une amélioration notable de la satisfaction clientèle et un respect total des horaires. La vitesse commerciale serait par ailleurs grandement améliorée.

En fonction des résultats définitifs de cette étude, les TPG définiront les modalités de mise en œuvre d'un plan de formation – pour l'ensemble de leurs agents de conduite – durant les années à venir.

Cette mesure fait par ailleurs l'objet d'un indicateur du contrat de prestations (cf. section 3.5.1).

### 3.3.4.3. *Renouvellement des autobus les plus polluants*

Les différents constructeurs améliorant sans cesse les performances environnementales des véhicules (consommation réduite, solution de moteur bi-mode, utilisation de carburant de synthèse, etc.) et le vieillissement des véhicules les rendant de plus en plus polluants et renchérissant leur entretien, il est important pour les TPG de trouver un juste équilibre dans ce domaine.

Les TPG évaluent donc – en tenant compte de l'ensemble des facteurs, tant sur les plans environnemental et économique, que sur le plan de la satisfaction clients – le renouvellement progressif des véhicules les plus polluants et de ceux générant le plus de frais d'entretien (cf. 3.3.2 « Matériel roulant »).

### 3.3.4.4. *Tri des déchets et gestion des eaux usées*

Les TPG ont mis en place, depuis plusieurs années, un tri systématique des déchets. Des « retri-cycles », chariots de recyclage, ont été disposés dans les couloirs pour permettre aux collaborateurs de faire ce geste écologique simple et quotidien. Le tri des déchets est également réalisé par les prestataires de services, aussi bien dans les locaux de la Jonction que dans ceux du Bachet, ou lors du nettoyage des véhicules.

Le système est en constante amélioration : le compactage des déchets, par exemple, permettra de réaliser des économies financières et environnementales lors de leur transport.

L'entreprise a, par ailleurs, mis en place depuis plusieurs années des centrales de récupération des eaux usées. Ces centrales fonctionnent dans les deux sites de maintenance et recyclent les eaux usées, dont une partie sert désormais au nettoyage des véhicules.

### **3.4. Evolution financière 2007-2010 des TPG**

L'évolution financière des TPG – et, partant, l'évolution des subventions cantonales – fait partie intégrante du contrat de prestations, à travers le plan financier pluriannuel (PFP), annexe 7 du contrat.

Globalement les TPG vont produire sur les 4 années du contrat de prestations une augmentation de l'offre de +25% pour atteindre à l'horizon 2010 à +50% d'offre par rapport à 2002. Sur cette période le montant annuel des subventions nécessaires pour financer le développement des activités, s'élèvera en 2010 à 161 000 000 F.

En conséquence, des gains de performance importants sont attendus des TPG sur 2007-2010 .

Sont présentés ci-dessous les différents éléments ayant servi à la construction du PFP 2007-2010. Ils sont relatifs à l'offre de transport et sont intégralement comparables aux années 2003-2006 mentionnées précédemment et dans la suite de l'exposé.

#### *3.4.1. Revenus*

##### *3.4.1.1. Produits du transport*

La construction budgétaire du PFP 2007-2010 a été faite en tenant compte des hypothèses suivantes.

Les produits du transport sont corrélés avec les augmentations prévues de l'offre (exprimée en places-kilomètres). Il est généralement admis dans le monde du transport que le ratio entre développement d'une offre de transport et celle de la clientèle réelle se situe entre 0.3 et 0.5, c'est-à-dire que chaque pourcent d'offre additionnelle en places-kilomètres se traduit par un demi pourcent (au maximum) de voyageurs supplémentaire. C'est le ratio maximal qui a été appliqué aux estimations des ventes sur la période, ce qui témoigne de la vision très ambitieuse des TPG en matière de développement des ventes.

Aucune hypothèse d'adaptation tarifaire n'a été retenue dans l'établissement du plan financier. Il convient de rappeler ici que les augmentations de tarifs auxquelles il a été procédé en 2004 et 2005 ont permis de ne plus verser aux TPG des indemnités pour non-augmentation de tarifs. En effet, dès lors qu'il est procédé à une augmentation de tarif sur le plan national et que le canton ne souhaite pas la répercuter sur les prix des billets et abonnements, celui-ci doit indemniser les opérateurs en conséquence.

Il a été toutefois pris en compte une très forte augmentation des produits du transport, qui passent de 108 600 000 F en 2006 à 127 300 000 F en 2010, soit une hausse de presque 20 000 000 F, ou plus de 17% entre 2006 et 2010.

Comme des produits « propres » TPG ne peuvent pas être développés selon les termes contractuels de la communauté tarifaire –CTI unireso–, ceux-ci sont réputés stables sur la période. Ce sont donc les **produits communautaires** qui sont appelés à se développer et à passer de 98 800 000 F en 2006 à 113 800 000 F en 2010, soit une hausse de plus de 15% en 4 ans. Cette progression tient compte d'un effet « retard » des développements 2003-2006 de l'offre et une forte progression des revenus est attendue dès l'année 2007, avec une variation de +7% vs. 2006. Cela permet de financer la croissance dès le début du contrat, et de minimiser l'appel aux subventions en conséquence.

Les **produits du contrôle des titres de transport** sont également prévu en augmentation sur le début de la période, pour refléter d'une part la politique de contrôle qui est déployée depuis 2005 et qui est génératrice de revenus, et, d'autre part, pour traduire l'intensification de ces contrôles jusqu'en 2008, avant une stabilisation des taux de contrôle voyageurs.

On notera également un changement de méthode comptable sur ce poste dès 2007 : en effet, jusqu'en 2006, seuls les produits des constats payés directement à l'entreprise étaient considérés dans les revenus. Les constats non payés et transmis au Service des Automobiles et de la Navigation n'étaient pas enregistrés. Dès 2006, c'est le montant de tous les constats émis qui apparaissent en produits voyageurs, assortis d'une provision pour débiteurs douteux en bas de tableau pour refléter l'effet des non paiements par les personnes verbalisées.

Les **produits divers** consistent en des redevances et produits de la publicité, des facturations de travaux divers ou autres produits type locations de véhicules et ventes de matériels et matières usagées. Le montant annuel de ces ventes est de 7 000 000 F environ et aucune évolution n'est prévue sur ces postes, difficilement prévisibles par nature, et qui ne correspondent pas au cœur de métier de l'entreprise.

#### *3.4.1.2. Contributions et subventions*

Parmi les produits de l'entreprise figurent les contributions et subventions. Les impacts de la péréquation financière, qui devrait apporter une modification de la répartition des charges entre la Confédération, les cantons et les communes, ne sont pas pris en compte dans cette projection, car les éléments concrets et quantifiables de cette loi ne sont pas encore arrêtés.

Les répartitions retenues ici reflètent donc la situation telle qu'existante au début 2006.

### Contributions de l'Etat de Genève

L'enveloppe budgétaire globale passe de 142 000 000 F en 2006 à 161 000 000 F en 2010.

Seules les rubriques qui seront maintenues selon la législation actuelle ont été mentionnées, à savoir :

- la compensation pour le trafic régional, estimée à 9 200 000 F annuels comme sur les années 2003-2006;
- le manque à gagner lié à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale unireso, qui a été projeté selon les derniers éléments résultant d'une étude externe faite par une entreprise mandatée par unireso, estimé à 4 000 000 F en 2010 (part TPG);
- l'indemnité de desserte complémentaire, de l'ordre de 1 400 000 F par année.

Une nouvelle rubrique a été introduite, qui concerne les **subventions non monétaires** couvertes par le canton. En effet, le canton de Genève est le seul canton dans lequel les entreprises de transport ne sont pas propriétaires d'office des infrastructures d'exploitation. Le « droit du sillon » n'est pas demandé en contrepartie et l'entreprise bénéficie de l'utilisation des bâtiments mis à sa disposition contre paiement des assurances, entretien et charges courantes.

En vue du passage aux **normes internationales**, conformément aux dispositions de la Loi sur la Gestion Administrative et Financière, il est nécessaire de faire apparaître les subventions non monétaires dans les comptes des entités. C'est à cette fin qu'une rubrique de subventions dites « tacites » a été ajoutée.

Correspondant à des éléments non monétaires, les montants peuvent en être modifiés, surtout lors du passage aux nouvelles normes comptables, qui supposent que des réévaluations soient faites.

Bien que le projet de transfert d'actifs entre l'Etat et les TPG, inscrit au contrat de prestations 2003-2006, n'ait pas été voté au moment de la préparation du plan financier pluriannuel, les études et analyses y relatives permettent de chiffrer l'impact de ce projet de loi sur les revenus de l'entreprise. Il a été prévu que seuls les droits de superficie feraient l'objet d'une subvention non monétaire, s'élevant à 907 000 F par année. Les autres charges (amortissements, frais financiers), seront couvertes en totalité par une subvention monétaire, de 5 300 000 F par année.



Afin de permettre une comparaison des éléments financiers et des ratios de productivité d'une période à une autre, les indicateurs sont fournis hors changement de périmètre et ne tiennent pas compte de l'impact du transfert d'actifs tel que prévu dans un projet de loi séparé. Les éléments de performance fournis sont donc en tous les points comparables à la période 2003-2006.

Les montants figurant à présent dans cette rubrique ont été extraits du dossier du transfert d'actifs Etat – TPG et correspondent au prix estimé de la location des bâtiments. Pour le droit du sillon, comme aucune valorisation n'est disponible, un montant symbolique de 1 F a été saisi, jusqu'à ce qu'une autre valeur puisse être calculée.

Afin de ne pas fausser les comparatifs, ces subventions non monétaires n'ont pas été prises en compte dans les calculs de ratio et taux figurant dans les différents documents.

La rubrique des produits financiers a été établie sur la base d'une stabilité de ces éléments. Il s'agit en effet des escomptes obtenus sur les factures fournisseurs et des produits des transactions financières. Ces derniers correspondent au revenu financier tiré de l'opération du crédit bail suédois, lissé sur la durée du contrat à la demande des auditeurs externes de l'entreprise en 2004. La somme de ces éléments s'élève à 240 000 F annuels, sans variation sur la période.

### **Subventions fédérales**

Les subventions fédérales pour les lignes régionales ont été estimées stables sur la période, bien que des développements soient attendus sur le réseau régional. Il est en effet déjà précisé que les contributions fédérales seront stables en 2007 et 2008 par rapport à 2006 et aucun développement pour la suite n'a été envisagé, 2008 étant la première année d'application de la péréquation financière selon les informations connues.

## **Rétrocession sur les droits sur carburant**

Le montant de la rétrocession sur les droits sur carburant a été projeté sur la base de la consommation en carburant prévue. Cette rétrocession s'élève à 0.58 F / litre et est donc directement liée à la part des véhicules à traction thermique dans le parc TPG. Comme les développements prévus s'inscrivent dans la démarche environnementale de l'entreprise, c'est une part toujours plus restreinte de véhicules à traction thermique qui sera utilisée dans les années à venir.

De la même façon que pour la péréquation financière, et selon les derniers développements connus, l'hypothèse du maintien de ce système de rétrocession a été faite. Il a été déjà longuement débattu de la disparition de cette rétrocession, qui aurait du être éliminée dès 2006, voire 2007 selon des informations officielles. Mais les démarches des entreprises de transport couplées avec celles de divers acteurs politiques ont abouti à un statu quo pour l'instant et il n'est plus question pour l'heure de sa suppression totale.

## **Contributions des communes et tiers**

Les contributions des communes et tiers ont également été projetées comme stables par rapport à 2006, à 2 600 000 F annuels, car aucune indication ne permet de modifier cette valeur pour les années considérées. Il est cependant envisagé de revoir certains financements, tout particulièrement pour les services Noctambus dont les prestations ont été fortement développées depuis l'intégration de leurs comptes dans ceux des TPG, sans aucune contrepartie pour l'entreprise, qui assume depuis 2004 un coût additionnel de presque 700 000 F annuels. Pour le développement du service Proxibus également, le financement par les communes concernées pourrait être revu, car ces dernières participent à l'investissement nécessaire aux prestations mais pas aux frais de fonctionnement. Enfin, les prestations demandées par des tiers pourraient modifier le financement reflété dans cette rubrique.

### *3.4.2. Charges*

Les charges ont été estimées sur le même modèle de construction budgétaire que le PFP 2003-2006. Des modifications pourront, voire devront, y être apportées lors du passage aux normes comptables internationales, mais n'ont pas été prises en compte dans ces versions afin de rendre les chiffres comparables aux données historiques.

Tous les ratios et indicateurs d'évolution des charges sont présentés sur base d'un périmètre comparable, c'est-à-dire hors effet des subventions non monétaires ou du changement de régime TVA. De façon générale, depuis 2005, tous les postes de dépense sont présentés en valeurs hors TVA.

Le total des charges passe de 289 000 000 F en 2006, à 320 000 000 F en 2010, soit une progression de +10%.

### **Charges de personnel**

Les charges de personnel représentent 62% des charges totales en moyenne. Tous les mécanismes salariaux prévus au statut du personnel ont été respectés dans cette construction. De ce fait, les charges passent de 174 600 000 F en 2006, à 191 900 000 F en 2010. Ce sont donc les seuls effets des mécanismes prévus au statut du personnel qui font évoluer les frais de personnel annuels moyens ; le salaire annuel moyen passera de 118 269 F en moyenne 2006 à 126 232 F en 2010.

Les efforts en matière de formation, dans le cadre d'une amélioration de la performance et de la mise en adéquation des compétences aux besoins de l'entreprise, se traduisent par des budgets annuels de 1 300 000 F environ.

Aucun changement dans les taux de charges sociales n'a été entériné dans ces projections.

### **Biens et services**

Les dépenses en biens et services devraient rester relativement stables sur la période, bien qu'une indexation des coûts de 1.5% par an ait été prévu dans le modèle ci-joint.

Le niveau de dépenses est prévu à la baisse entre 2007 et 2009, suite à des améliorations de performance en interne, au rapatriement de lignes sous-traitées et à diverses actions visant à générer une meilleure gestion des ressources.

L'année 2007 connaît un pic de dépenses en marketing et communication car il est prévu de dérouler cette année là le projet d'identité visuelle, qui suppose des investissements mais également des frais administratifs et des campagnes d'accompagnement. Par la suite, les dépenses en ce domaine sont prévues stables par rapport à 2006.

Les frais d'assurance et les frais de véhicules sont prévus à la hausse du fait de l'augmentation du parc véhicules essentiellement. On peut relever que le prix des carburants a été projeté à un coût de 2 F/litre pour toute la période (hors rétrocession carburant). Les coûts de l'énergie électrique de traction a été majorée de 8% par rapport à 2006, conformément aux informations tarifaires disponibles à fin 2005.

On relèvera que pour le parc autobus, l'hypothèse de la non prolongation du crédit bail des Volvo fin 2007 a été retenue. En effet, du fait de la piètre performance de ces véhicules, qui connaissent un fort taux d'indisponibilité technique et nécessitent un travail considérable d'entretien – sans parler d'une surconsommation de carburants – des analyses de coûts ont été conduites pour mesurer les charges induites par le maintien de cette série de 90 véhicules dans la flotte TPG. Une estimation des charges liées à une nouvelle série de véhicules a été faite également et il ressort très clairement que le renouvellement de cette série complète est beaucoup plus économique que son maintien. Ce sont plus de 1 000 000 F par an que l'entreprise peut économiser ainsi, sans parler des avantages commerciaux et d'exploitation qui en découlent.

Dans le cas où il serait finalement décidé de garder les véhicules Volvo, ces coûts additionnels devront être réintroduits dans l'estimation des dépenses liées aux véhicules de ligne.

Le coût du loyer tacite lié à l'utilisation du bâtiment est estimé à 7 900 000 F annuels ; le montant est fourni de façon indicative et n'a pas été ajouté au poste des frais des installations, pour permettre une comparaison de ces derniers entre les périodes. Les coûts tacites sont l'objet d'une ligne spécifique afin d'en isoler les éléments.

### **Amortissements**

Les amortissements sont un poste de coûts en forte progression, ce qui s'explique essentiellement par l'entrée dans la flotte de nouveaux véhicules.

En 2007, un rattrapage d'amortissement devra être effectué à la sortie des autobus articulés Volvo, ce qui explique le pic pour cette année là. Par la suite, d'autres séries de véhicules type autobus et autobus articulés arriveront en fin d'amortissement, ce qui explique l'infléchissement en 2008, avant une hausse liée à l'entrée de nouveaux véhicules à partir de 2009. Ces éléments étant fortement liés au tableau des investissements, plus de détails sont fournis à ce sujet ci-après.

## **Autres charges**

Le poste des autres charges regroupe les charges financières, la charge de TVA non récupérable ainsi que les dotations aux provisions et correctifs d'actifs.

Ce dernier poste est lié à un changement de méthode comptable sur les revenus du contrôle des titres de transport, puisque dès 2007, les sommes issues de tous les constats émis sont inscrites en produits et que les sommes non encaissées sont déduites par un poste de charge (correctifs d'actifs).

Les frais financiers sont en progression, du fait d'une nette augmentation de l'endettement long terme de l'entreprise, qui devrait passer de 188 000 000 F fin 2006 à 310 400 000 F en fin 2010. Aucune hypothèse de financement n'a encore été déployée et les projections du PFP tablent donc sur un financement classique par emprunt long terme.

Au vu des opportunités de marchés, les TPG négocieront sur les mêmes bases que précédemment en tenant compte des mêmes objectifs de financement optimal en terme de coût, taux de base et marge, et de structure avec une diminution régulière de l'encours de la dette, tout en formalisant de façon la plus simple possible ce recours à une ou des institutions financières.

Pour le présent exercice, une progression des taux d'emprunts à 20 ans entre 2.80% en 2006 et 3.50% a été admise. Les fonds ne seront contractés qu'au fur et à mesure des besoins de financement, en tenant compte des remboursements de capital en déduction de la dette. La rémunération d'une garantie de l'Etat sur les sommes équivalentes a également été prise en compte dans les frais financiers, selon le taux actuel de 0.125%.

Conformément à l'article 31, al. 2, et 37 (h) de la LTPG, la mobilisation des emprunts nécessaires au financement des investissements inscrits dans ce contrat de prestations sera soumise à l'approbation du Conseil d'Etat.

## **Besoin en fonds de roulement**

Le développement des TPG et son évolution financière, qui se traduit par un décalage de trésorerie entre les décaissements et les recettes, nécessitent de recourir ponctuellement à un financement à court terme.

Selon l'article 31 de la LTPG (H 1 55), les TPG peuvent contracter eux-mêmes, et à leur propre nom, des opérations de crédit destinées à leur gestion et à leur financement. L'alinéa 2 prévoit que les emprunts sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat lorsque leur montant dépasse 2 000 000 F ou que leur durée excède 3 ans.

### 3.4.3. Investissements

Présentés dans l'annexe 7/2, ils sont indispensables au fonctionnement de l'activité des TPG et à la réalisation du plan directeur pour les années 2007 à 2010.

D'une manière générale, on constate que le budget d'investissement total des TPG se situe au niveau des 215 000 000 F pour quatre années d'activités. 80% des investissements prévus concernent de nouveaux véhicules de ligne. On notera cependant que les investissements tram sont surtout liés aux développements ultérieurs, pour la période 2011-2014. L'essentiel des sommes restantes concerne les distributeurs et l'information voyageurs.

Enfin, si les budgets d'investissement doivent être validés par les autorités de tutelle, le financement en est assumé par l'entreprise. C'est à ce titre qu'il est prévu dans le projet de loi l'octroi d'une garantie de l'Etat à hauteur du maximum des investissements, pour permettre aux TPG de négocier dans les meilleures conditions les financements y afférents.

#### 3.4.3.1. Terrains et bâtiments

Aucun investissement n'est prévu dans les comptes des TPG pour cette rubrique sur la période.

Dans le cas où le transfert d'actif serait effectif sur la période du prochain contrat de prestations 2007-2010, les investissements ici énoncés seraient à la charge directe des TPG.

Les développements d'un troisième site de stockage des véhicules, avec entretien journalier, ne sont finalement pas avérés nécessaires. Une rationalisation des moyens actuels et une réorganisation du parcage des véhicules tenant compte de la nouvelle composition du parc devraient en effet permettre d'accepter tous les véhicules, y compris les nouveaux, dans les locaux actuels.

A cette fin, des travaux d'aménagement d'une courside au Bachet de Pesay seront nécessaires à horizon 2008, afin d'accroître la capacité de remisage pour 7 tramways supplémentaires. Ces travaux sont estimés à 4 500 000 F. L'économie générée par rapport à la construction d'un 3<sup>e</sup> site ferroviaire, et à son coût d'exploitation, s'élève à plus de 15 000 000 F pour le canton et l'entreprise. De la sorte, ces 2 sites permettent l'exploitation du réseau à horizon 2012. Comme mentionné précédemment, les presque 30 millions de francs prévus pour la plateforme ferroviaire et les bâtiments d'exploitation du site En-Chardon sont ainsi économisés.

### 3.4.3.2. Installations et machines

L'entreprise prendra en charge d'autres frais d'investissements sur les équipements et installations liés à l'utilisation des bâtiments, tels les révisions des groupes chaleur force, les modifications de fosse selon demande du Service des Automobiles et de la Navigation (SAN), le remplacement des joints de la voie de courive, la mise en place de l'unité de gestion des alarmes Sauter ou d'une centrale incendie au CMB. Le montant total de ces dépenses est estimé à 3 500 000 F, que l'entreprise engagera au titre d'entretien et maintenance des installations mais en étalant la charge sur plusieurs exercices.

La principale dépense concerne le projet billettique, pour lequel est prévu dès 2010 le remplacement des distributeurs de titre de transport sur le domaine public. En effet, ces appareils, acquis et installés en 2000 pour l'essentiel, ne correspondent plus aux exigences commerciales actuelles et il est donc prévu de les remplacer dès 2010 ; d'ici là, les modalités techniques de compatibilité entre les systèmes suisse et français de billettique devront être analysées afin de définir une solution optimale.

La poursuite du projet de mise en place de nouveaux potelets d'information aux arrêts, nommés Totems, est également prévue pour 2007 et 2008. Certains arrêts ont déjà été équipés fin 2005 et courant 2006, en collaboration avec la Ville de Genève, mais l'entreprise n'ayant pas prévu les investissements nécessaires à un tel déploiement dans le contrat de prestations 2003-2006, le projet doit être poursuivi sur le contrat de prestations 2007-2010. Ce sont 5 000 000 F qui seront encore nécessaires pour finaliser l'équipement prévu.

Enfin, ce sont 4 000 000 F qui seront investis dans différents équipements des ateliers et centres de maintenance, en prévision des réceptions de nouveaux véhicules ou pour la révision mi-vie des 46 tramways, qui a débuté sur 2003-2006 mais se finira fin 2008.

### 3.4.3.3. Véhicules de ligne

L'essentiel de l'enveloppe de 215 000 000 F est consacrée aux véhicules de ligne : ce sont 178 300 000 F qui devraient être investis sur la période, pour acquérir 20 nouveaux tramways bidirectionnels et 113 autobus articulés, en renouvellement du parc autobus actuel.

Il faut cependant relever que pour les tramways, les montants ne seront engagés qu'au fur et à mesure de la confirmation des travaux d'infrastructures nécessaires pour leur exploitation. En effet, ces véhicules ne sont nécessaires que pour l'exploitation des tronçons additionnels de la phase 2 du Tram Cornavin Meyrin CERN (TCMC), c'est-à-dire le tronçon Avanchet-Meyrin qui sera opérationnel dès décembre 2008 et pour le Tram Cornavin Onex Bernex (TCOB) et le Tram Grand-Saconnex (TGS), lesquels pour l'essentiel ne seront pas mis en service dans le cadre de ce contrat de prestations. Les améliorations d'offre prévues sur la période 2007-2010 peuvent être assurées avec le matériel existant et c'est en prévision des développements futurs que l'acquisition de matériel est envisagée. Par prudence, les commandes ne seront donc passées qu'au fur et à mesure des dépôts de dossier infrastructure et des validations formelles, pour ne pas engager l'entreprise sans garantie du besoin.

Concernant le parc autobus, il était déjà envisagé dans la perspective du contrat de prestations 2003-2006 de renouveler une partie des véhicules. Etant donné l'importance des enveloppes d'investissement pour les tramways et les trolleybus, le renouvellement autobus a été différé. Il est à présent impératif de prévoir des remplacements, certaines séries ayant 18 ans d'âge, ce qui pose des problèmes de sécurité pour les voyageurs et un fort surcoût d'entretien et maintenance sur ces véhicules.

Par ailleurs, dans la série d'autobus articulés Volvo, 77 véhicules ne sont pas propriété des TPG car ils ont fait l'objet lors de l'acquisition d'un contrat de leasing. Ce contrat arrive à terme de juillet 2007 à mars 2008.

Au total, ce sont 197 véhicules qui devraient être rachetés ou renouvelés durant la période de ce contrat de prestations. Mais grâce à l'extension du réseau tramways jusqu'à Meyrin, des lignes exploitées actuellement par bus et trolley seront désormais exploitées par tramways. Cela permet d'optimiser la gestion du parc et permet de ne renouveler qu'une partie des véhicules utilisés actuellement.

Ainsi, seuls 113 autobus devront être remplacés, pour un montant de 60 000 000 F



Les Volvo seront remplacés. En effet, les possibilités de renouvellement sont principalement :

- rachat des 77 véhicules Volvo à la valeur résiduelle (25%) prévue par le contrat de leasing;
- location pour une durée déterminée équivalente à la période 2007-2010;
- achat de nouveaux autobus articulés et reprise par Volvo des 77 autobus articulés existants.

Comme ont été connus dès le début de leur exploitation des problèmes importants avec ces véhicules et que cette série présente durablement des performances inférieures aux autres séries d'autobus actuellement en service aux TPG, la 3<sup>e</sup> alternative a été retenue.

Les estimations de chacune des possibilités ci-dessus ont été chiffrées et il ressort que le rachat à valeur résiduelle ou la prolongation du leasing génère plus de 1 000 000 F par an de coûts supplémentaires.

Divers travaux de révision (trolleybus série 34) et de mise à niveau des équipements intérieurs des véhicules sont également prévus, dont les coûts totaux s'élèvent à 2 000 000 F.

#### *3.4.3.4. Billettique et identité visuelle*

Enfin, un budget a été prévu pour financer le changement des distributeurs de billets fin 2009. En effet, les appareils actuels seront totalement amortis à cette période et pour répondre de façon plus adaptée aux besoins des usagers en facilitant l'achat des titres de transport, il est prévu de changer l'ensemble du parc des distributeurs. Le concept billettique complet sera revu d'ici là afin d'établir une meilleure offre de produits et d'organiser leur distribution. Le coût en est estimé à 14 000 000 F, pour l'ensemble des matériels, études et logiciels de vente.

Dans le même souci de mieux répondre aux attentes des passagers, l'identité visuelle sera revue et il y aura une harmonisation des livrées des véhicules de toutes les séries, les plus anciennes comme les plus récentes, mais également de tout ce qui est représentatif de l'entreprise auprès du public (enseignes des agences, affichages divers, etc.)

#### *3.4.3.5. Matériel et système informatique et télécommunications*

Pour faire suite à la mise en place d'un service informatique performant dans l'entreprise et pour permettre le déploiement du plan directeur informatique, un budget a été prévu sur ces postes. Il faut également prendre en compte l'évolution des technologies et la mise à niveau du parc informatique qui en découle.

D'importants projets liés à l'information voyageurs, la production des données de suivi du contrat de prestations (notamment comptage voyageurs et mesure de la vitesse commerciale) sont également prévus par ce service, nécessitant des développements importants et des acquisitions de matériels. Au total, ce sont presque 9 000 000 F qui ont été planifiés sous ces postes.

### 3.5. Modes de fonctionnement et contrôle

Le contrat de prestations pour les années 2003 à 2006 comportait un objectif principal, celui de l'augmentation de l'offre, complété par toute une batterie d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs. Afin d'optimiser et de renforcer le contrôle sur les objectifs politiques principaux du contrat de prestations, le système de contrôle a été revu sur deux plans.

Tout d'abord, le système de définition des objectifs et de mesure a été intégralement revu. Ainsi, un nombre limités d'indicateurs liés aux objectifs principaux du contrat ont été définis.

Ensuite, un mécanisme de pénalités financières en cas de non atteinte de ces objectifs a été élaboré.

Ces deux innovations permettent tout à la fois de mieux cibler le contrôle de l'Etat et d'en améliorer l'exercice. Il convient de rappeler que ce système innovant complète le contrôle régulier par l'intermédiaire des rapport d'étape et des rapports de réalisation de l'offre approuvés par le Conseil d'Etat et celui réalisé par le biais de l'adoption des comptes, des rapports de gestion et des budgets contrôlés par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

#### 3.5.1. Système objectifs/indicateurs

Ce contrat de prestation a identifié cinq objectifs prioritaires, sur la base desquels seront évalués les TPG. Il s'agit des objectifs suivants (article 4 du contrat de prestations) :

- *Augmentation de l'offre de transport* : il s'agit de s'assurer que l'augmentation de l'offre commandée est bel et bien mise en œuvre; l'indicateur retenu est celui des places-kilomètres réalisées;
- *Augmentation de la fréquentation* : il s'agit de s'assurer que l'offre mise sur pied correspond à la demande et que la fréquentation augmente également. L'indicateur retenu est le taux d'occupation des véhicules;
- *Amélioration des conditions d'exploitation* : le but ici est d'améliorer la vitesse commerciale des TPG en procédant à des adaptations sur le réseau routier et dans la construction des horaires. Deux indicateurs ont été retenus : la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne et le respect des horaires et des intervalles de passage;
- *Performance environnementale* : il s'agit de fixer aux TPG des objectifs de nature environnementale. Trois objectifs et leurs indicateurs ont été retenus : le % de véhicules équipés de filtres à particules, le % de chauffeurs formés à l'Eco-conduite, l'introduction de carburant bio pour les véhicules thermiques;

- *Maîtrise financière*: il s'agit de s'assurer du respect, voire de l'amélioration des conditions financières du contrat de prestation. Les indicateurs retenus sont: le coût par rapport à l'offre de transport, le ratio de contribution selon les modalités définies par la motion 1596 et le taux de couverture global des charges par le total des produits.

Chaque indicateur fait l'objet d'une fiche spécifique qui le décrit, qui fixe les valeurs cibles à atteindre, qui détermine le mode de son calcul, de sa mesure et le partage éventuel de responsabilité entre les TPG et l'Etat quant à son atteinte (cf. annexe 1 du contrat de prestations). Au total, on compte donc 10 indicateurs.

### 3.5.2. Pénalités

En cas de non atteinte par les TPG de certaines cibles définies dans le contrat de prestations, un mécanisme de pénalités a été mis au point. Sur la base du rapport de réalisation de l'offre que les TPG doivent remettre chaque année au plus tard le 15 mai à l'Etat, ce dernier se prononce, en cas de non-atteinte d'une valeur cible sur la pénalité financière qui sera infligée aux TPG. Le mécanisme de détermination de la pénalité est décrit dans l'annexe 1 du contrat de prestation.

Deux cas de figure se présentent.

Lorsque les TPG sont les seuls responsables de l'atteinte de la valeur cible, le montant de la pénalité est calculé en fonction de l'écart par rapport à la valeur cible sur la base d'un montant de référence pondérant chacun de objectifs.

Lorsque les TPG et l'Etat partagent les responsabilités sur l'atteinte de la valeur cible (ex. en matière de vitesse commerciale), l'éventuel non-respect par l'Etat de sa contribution vient en déduction de la pénalité infligée aux TPG.

Dans les deux cas, l'Etat se prononce jusqu'au 30 septembre suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre sur la pénalité. Celle-ci est appliquée sur l'exercice en cours ou le suivant.

### 3.5.3. Médiation

Par rapport au contrat de prestations actuel, ce nouveau contrat de prestations prévoit un mécanisme de médiation en cas de litige sur l'application du contrat, avant que soient saisies les autorités judiciaires compétentes.

### ***3.6. Commentaires du contrat de prestations, article par article (en comparaison avec le contrat de prestations 2003-2006)***

En dehors de l'introduction de nouveautés, comme le système d'objectifs et de pénalités. Des modifications de styles ou de formulation ont été opérées dans la perspective de rendre la lecture et la compréhension du contrat plus précise.

#### Page de titre

Le « Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement » devient le « Département du territoire ».

#### Préambule

Pas de modification.

#### Titre I article 1

La liste des règles régissant le contrat de prestations a été mise à jour.

#### Titre I article 2

L'objet du contrat est inchangé.

#### Titre II article 3

La fixation de l'offre de référence et surtout des objectifs à atteindre par les TPG a été intégralement revue. Cinq objectifs principaux ont été identifiés. Chacun de ces objectifs est décrit et fait l'objet d'un ou plusieurs indicateurs dont la définition et les valeurs cibles sont fixées dans l'annexe 1 du contrat de prestations. Ces objectifs découlent du plan directeur des transports collectifs 2007-2010. C'est sur l'atteinte de ces objectifs que les TPG et le contrat de prestation seront évalués.

#### Titre II article 4

En lieu et place d'une garantie de qualité et de gestion de l'environnement par l'intermédiaire des normes de qualité ISO, pour lesquelles les TPG sont libres de se soumettre, un système d'indicateurs et de valeurs cibles a été mis en place (cf. annexe 1 du contrat de prestations) pour chacun des objectifs identifié à l'article 3. La responsabilité de l'atteinte de ces objectifs peut relever de la seule responsabilité des TPG ou d'une responsabilité conjointe avec l'Etat.

### Titre II article 5

La référence à l'offre de référence est adaptée au nouveau système d'objectifs et d'indicateurs.

### Titre II article 6

Le contrôle du contrat de prestations s'opère désormais par l'intermédiaire d'un système de pénalités financières infligées aux TPG en cas de non-atteinte des objectifs fixés annuellement. Concernant les indicateurs pour lesquels l'Etat est co-responsable de l'atteinte des objectifs, un cahier des charges annuel est élaboré entre l'Etat et les TPG. Chaque année, au plus tard le 15 mai, les TPG remettent à l'Etat un rapport de réalisation de l'offre détaillant pour chaque indicateur les résultats obtenus et expliquant les écarts éventuels. Sur la base de ce rapport, l'Etat se prononce jusqu'au 30 septembre sur l'application ou non de pénalités.

### Titre II article 7

Des modifications de formulation sont introduites, mais ne changent pas le principe d'adaptation des annexes du contrat de prestations ou de l'enveloppe budgétaire annuelle en cas de différence entre l'offre planifiée dans le contrat et celle mise en œuvre annuellement.

### Titre II article 8

Pas de changement.

### Titre II article 9

Pas de changement.

### Titre II article 10

Modification de formulation ne changeant pas le fond.

### Titre II article 11

Transfert de l'alinéa 5, indiquant que l'Etat peut commander des prestations à l'occasion d'événements importants au cas où l'organisateur ne prend pas de mesures particulières qui se trouvait auparavant à l'article 19 du contrat de prestations 2003-2006.

### Titre II article 12

Pas de changement.

### Titre II article 13

Il est procédé à deux modifications. La première précise que le plan financier ne tient pas compte des impacts de la nouvelle péréquation financière entre la Confédération et l'Etat (RPT), dans la mesure où à la date de signature du contrat de prestations, les implications financières de la RPT ne sont pas encore totalement arrêtées. De plus, référence est faite à la nature des états financiers des TPG dès l'application des normes IPSAS en 2008.

### Titre II article 14

Pas de changement.

### Titre II article 15 (CP 2003-2006)

Cet article est supprimé, dans la mesure où des objectifs environnementaux ont été clairement identifiés et où les études en matière d'introduction de modes alternatifs de transports (ex. traction électrique) est un travail qui s'effectue déjà en partenariat avec l'Office cantonal de la mobilité.

### Titre III article 15 (anc. 16)

En lien avec le projet de transfert d'actifs, il est fait mention que les indicateurs permettant d'évaluer les objectifs fixés aux TPG ne tiendront pas compte des conséquences du transfert d'actifs pour ce contrat de prestations.

### Titre III article 16 (anc. 17)

Pas de changement en dehors de la mention explicite au transfert d'actifs à l'alinéa 3.

### Titre IV article 17 (anc. 18)

Pas de changement.

### Titre IV article 18 (anc. 19)

Il est procédé dans cet article à des adaptations liées à l'introduction du système de pénalités. De la même manière, les responsabilités financières de chaque partie sont précisées. En cas de variations notables par rapport au plan financier pluriannuel, les parties peuvent revoir l'enveloppe budgétaire ou les prestations fournies.

### Titre IV article 19 (anc. 20)

Ajout d'un alinéa 3 concernant la mise sur pied d'une instance de médiation en cas de différend entre l'Etat et les TPG.

#### Titre IV article 20 (nouveau)

En cas de mise en appel d'offres et d'adjudication de l'exploitation d'une ou plusieurs lignes exploitées par les TPG et couverte par le présent contrat de prestations, l'Etat s'engage à consulter préalablement les TPG, de les inviter à prendre part à la procédure de soumission et, le cas échéant, d'indemniser les TPG des préjudices subis du fait d'un changement d'exploitant. Cette disposition vise notamment le transfert des lignes D, F et Y dont la responsabilité de l'organisation doit être transférée au GCLT "Transports publics transfrontaliers" courant 2007.

#### Titre IV article 21

Suppression pour redondance de la référence aux événements exceptionnels auxquels il est déjà fait référence aux articles 7 et 9.

#### Titre IV article 22

Reformulation de l'alinéa 1.

#### Titre IV article 23

L'amélioration des conditions de circulation, notamment en matière de vitesse commerciale, étant un objectif prioritaire du présent contrat de prestations, de nouvelles dispositions précisant les modalités de collaboration entre les TPG et l'Etat sont ajoutées. En effet, un cahier des charges annuel est élaboré en commun, fixant les responsabilités de chacun en la matière. Ce cahier des charges permet notamment de vérifier l'atteinte des objectifs par les deux parties.

#### Titre V article 24

La responsabilité par les TPG de leurs résultats étant déjà mentionnée à l'article 3, cette référence est supprimée. La référence aux excédents de produits est remplacée par excédent comptable.

#### Titre V article 25 (nouveau)

Introduction d'une médiation en cas de litige sur l'interprétation du présent contrat.

#### Titre V article 26 (anc. 25)

Pas de changement.

#### Titre V article 27 (anc. 26)

Pas de changement.



#### 4. Conclusion

A chaque nouveau contrat de prestations, son lot d'innovations et de spécificités. Le contrat de prestations 2003-2006 a été parfaitement atteint, avec des objectifs dépassés (offre, fréquentation) et des contributions publiques inférieures à celles qui étaient prévues.

Ce nouveau contrat de prestations tout en s'inscrivant dans la continuité des précédents innove avec l'introduction d'un système de mesure de la performance plus resserré, mais plus efficace et d'un mécanisme de pénalités. Ces deux nouveautés vont dans le sens d'une meilleure gouvernance publique. Les objectifs sont ainsi mieux identifiés et mesurés et les responsabilités de chacun sont plus clairement établies.

Par ailleurs, grâce aux efforts déjà entrepris par les TPG et ceux qui doivent encore être mis en oeuvre, ce contrat de prestation va permettre de poursuivre, voire même d'accélérer le développement des transports collectifs, selon le plan directeur des transports collectifs, tout en maîtrisant l'accroissement des contributions publiques qui l'accompagne.

C'est donc un meilleur outil, pour une meilleure politique des transports collectifs, qui est soumis à l'approbation du 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 2007-2010 conclu entre la République et Canton de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (y compris annexes au contrat).*
- 2) *Plan directeur des transports collectifs 2007-2010*
- 3) *Préavis technique de l'administration des finances de l'Etat*

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## CONTRAT DE PRESTATIONS

(2007-2010)

entre

### **La République et Canton de Genève**

représentée par le département du territoire

ci-après “ **l'Etat** ”

d'une part

et

### **Les Transports Publics Genevois**

Établissement 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.

# CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## 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 (LTP - RS 742.40)
- La loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101); l'Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs, du 25 novembre 1998 (OCTV - RS 744.11); l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer, du 18 décembre 1995 (OIPAF - RS 742.101.1)
- La loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - 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 (LTVA - RS 641.20)
- La constitution de la République et Canton de Genève, du 24 mai 1847 (Cst -RS A 2 00)
- La loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG-RS H.1.55)
- La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau -RS H.1.50)
- La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993 (LGAF-RS D 1.05)
- La loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (RS GE D 1 11)
- La loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21-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<sup>er</sup> janvier 2007 au 31 décembre 2010 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.
- Le plan directeur 2007-2010 du réseau des transports publics adopté le 26 avril 2006 par le Conseil d'Etat.
- La déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002).

#### Article 2

<sup>1</sup>Le présent contrat vise les activités de transport public des TPG. Il a pour objet d'assurer à l'entreprise une autonomie de gestion lui permettant de mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

Objet du contrat

<sup>2</sup>Ce contrat 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.

<sup>3</sup>A ces fins, les TPG fournissent les prestations correspondant à l'offre de référence définie aux articles 3, 4 et 5 du présent contrat, tandis que l'Etat leur garantit la bonne exécution des engagements visés aux articles 17 à 23 ci-après, en particulier l'attribution de l'enveloppe budgétaire pluriannuelle nécessaire à la réalisation de leur mission.

<sup>4</sup>La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes du développement durable.

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## TITRE II

## PRESTATIONS DES TPG

## Article 3

Offre  
de référence

Objectifs  
généraux et  
responsabilité  
quant aux  
résultats

<sup>1</sup>Les TPG doivent atteindre les objectifs quantitatifs, environnementaux et financiers portant sur les thématiques suivantes, découlant notamment du plan directeur des transports collectifs :

**a. offre de transport.** Cet objectif s'inscrit dans le cadre du développement des transports collectifs fixés par le Plan directeur des transports collectifs 2007-2010. Il est mesuré par l'indicateur décrit à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

**b. fréquentation.** Cet objectif permet de vérifier l'adéquation de l'offre fournie par rapport à la demande. Il est mesuré par l'indicateur décrit à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

**c. conditions d'exploitation.** Cet objectif permet de s'assurer que les transports collectifs offrent des temps de déplacement optimaux, et sont favorisés par rapport au reste du trafic. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

**d. performance environnementale.** Cet objectif permet de vérifier que les exigences en termes de responsabilité environnementale sont respectées. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

**e. maîtrise financière.** Cet objectif s'inscrit dans le cadre du respect des budgets et subventions alloués par le Grand Conseil. Il vise à s'assurer d'une utilisation optimale des deniers publics. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

<sup>2</sup>Les TPG sont responsables de leurs résultats généraux, sous réserve qu'ils disposent des moyens d'actions et de la marge de manœuvre nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés.

## Article 4

Indicateurs de  
mesure des  
objectifs

<sup>1</sup>Les parties mesurent les objectifs définis à l'article 3 en fonction des indicateurs suivants, qui permettent de suivre l'évolution des objectifs au cours du contrat de prestations :

**a. Objectif 1 : offre de transport.**

- Indicateur 1a : offre de transport (places\*kilomètre)

**b. Objectif 2 : fréquentation.**

- Indicateur 2a : taux d'occupation des véhicules

**c. Objectif 3 : conditions d'exploitation.**

- Indicateur 3a : vitesse commerciale
- Indicateur 3b : horaire et intervalle de passage

**d. Objectif 4 : performances environnementales.**

- Indicateur 4a : filtres à particules
- Indicateur 4b : eco-conduite
- Indicateur 4c : biocarburant

**e. Objectif 5 : maîtrise financière.**

- Indicateur 5a : ratio de contributions cantonales
- Indicateur 5b : taux de couverture globale
- Indicateur 5c : coût / offre

Base du calcul  
et de référence

<sup>2</sup>Les indicateurs présentés ci-dessus se calculent selon la méthode et la cible de référence définies dans l'annexe 1.

<sup>3</sup>L'atteinte des valeurs-cibles de référence peuvent être de la responsabilité des TPG, de celle de l'Etat de Genève, voire des deux simultanément (cf. annexe 1).

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## Article 5

Offre quantitative de référence

<sup>1</sup>L'offre quantitative de référence au 1<sup>er</sup> janvier 2007 est décrite dans les documents suivants :

- La structure du réseau. (Annexe 2)
- Le plan du réseau. (Annexe 3)
- Les intervalles de passage de référence des véhicules (Annexe 4).

<sup>2</sup>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 2007-2010 du réseau des transports collectifs qui les concernent (Annexe 6).

## Article 6

Atteinte des cibles

<sup>1</sup> Les TPG sont tenus d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance de + ou - 5 % par rapport à la cible, la valeur cible calculée selon l'article 4 et l'annexe 1 du présent contrat.

<sup>2</sup> Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou n'est que partiellement atteinte, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'annexe 1, et les prestations financières de l'Etat sont diminuées en conséquence.

<sup>3</sup> Pour les indicateurs dont l'Etat partage la responsabilité avec les TPG, un cahier des charges des prestations de chacune des parties est établi annuellement, et annexé au rapport d'étape et au rapport de réalisation de l'offre. Si l'Etat ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat, des objectifs qui lui sont attribués dans ce cahier des charges.

<sup>4</sup> Chaque année, les TPG fournissent à l'Etat, au plus tard le 15 mai, le rapport de réalisation de l'offre de l'année précédente, contenant les valeurs cibles définies selon l'art. 4, accompagnées des tableaux synthétiques nécessaires à la détermination des pénalités.

<sup>5</sup> L'Etat se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 30 septembre suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice suivant le rapport de la réalisation de l'offre.

## Article 7

Dégradation ou diminution des prestations

<sup>1</sup>Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible des prestations de l'une des parties doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate envers l'autre partie.

<sup>2</sup>Dans le cas où l'offre planifiée dans le rapport d'étape diffère du niveau d'offre prévu aux articles 3 et 5 du présent contrat, les parties peuvent :

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

## Article 8

Sous-traitance

<sup>1</sup>Le 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.

<sup>2</sup>Les articles 9, 10 et 11 du présent contrat demeurent réservés.

## Article 9

Cas fortuits et de force majeure

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

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

Article 10	
Service minimum	<p><sup>1</sup>En 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 (<i>zones tarifaires 11 et 12</i>) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (<i>zones tarifaires 21, 31, et 41</i>).</p> <p><sup>2</sup>Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance.</p> <p><sup>3</sup>En cas d'impossibilité pour les TPG d'effectuer un service minimum, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer celui-ci.</p>
Article 11	
Offre complémentaire	<p><sup>1</sup>L'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 18 ci-après.</p> <p><sup>2</sup>Les nouveaux contrats à caractère provisoire ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.</p> <p><sup>3</sup>Les lignes correspondant à l'offre complémentaire, situation au 1<sup>er</sup> janvier 2006, figurent en annexe (Annexe 2).</p> <p><sup>4</sup>L'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. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence décrite à l'article 5.</p>
Article 12	
Offre de trafic régional	<p>L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par le Canton, au sens de l'article 49 alinéa 1<sup>er</sup> de la LCdF, cela par période d'horaire de mi-décembre de chaque année à mi-décembre de l'année suivante.</p>
Article 13	
Plan financier pluriannuel	<p><sup>1</sup>Les TPG fournissent un plan financier pluriannuel, qui comporte un budget des investissements et un budget de fonctionnement. Ceux-ci doivent notamment permettre la détermination du montant de l'enveloppe et des différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG, selon le cadre législatif initial, et sans tenir compte des impacts d'une péréquation financière entre la Confédération et l'Etat (RPT). Il fait partie intégrante du présent contrat (Annexe 7).</p> <p><sup>2</sup>Les TPG sont tenus d'appliquer les dispositions de la LGAF, modifiée en mai 2005. Dans ce cadre, les TPG visent la certification dès 2007 aux normes IPSAS. Les comptes annuels seront présentés en adoptant ces normes comptables.</p> <p>Dès 2008, les TPG fourniront à l'Etat l'ensemble de leurs budgets et états financiers en intégrant le changement de norme. A cet effet, ils fourniront, toutes choses égales par ailleurs, un document de référence lié au Plan financier pluriannuel tel qu'annexé au présent contrat.</p>
Article 14	
	<p><sup>1</sup>Les 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 des transports collectifs 2007-2010.</p> <p><sup>2</sup>Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.</p>

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## TITRE III

## INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES

## Article 15

<sup>1</sup> Les 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).

<sup>2</sup> Les objectifs des TPG ainsi que les indicateurs permettant de les mesurer ne tiendront pas compte de l'opération dite de transfert d'actifs entre l'Etat et les TPG.

<sup>3</sup> Les TPG assument 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, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipements. Dans ce cas, le principe, les modalités et les conséquences éventuelles (notamment sur l'enveloppe budgétaire) sont discutés entre l'Etat et les TPG.

## Article 16

<sup>1</sup> 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 et le renouvellement de celles-ci, aux frais de l'Etat, selon les modalités fixées à l'article 22 ci-après.

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

<sup>3</sup> Les infrastructures devant appartenir à l'Etat mais subsistant actuellement dans les comptes des TPG seront transférées à ce dernier, qui s'oblige à les reprendre selon des modalités à convenir, dans le cadre du transfert d'actif.

## TITRE IV

## PRESTATIONS DE L'ETAT

## Article 17

Plan directeur  
du réseau des  
transports  
publics

<sup>1</sup> L'Etat associe les TPG à la préparation du plan directeur du réseau des transports collectifs servant de base à l'élaboration du contrat de prestations de la période 2011-2014.

## Article 18

Enveloppe  
budgétaire

<sup>1</sup> L'Etat s'engage, dans les limites du droit cantonal, à verser aux TPG, par tranches annuelles, l'enveloppe budgétaire pluriannuelle afférente à l'offre de transport, sous réserve des articles 6 et 7.

<sup>2</sup> Les TPG s'engagent de leur côté à respecter l'enveloppe budgétaire du plan financier pluriannuel.

<sup>3</sup> Toutefois, lorsque des circonstances nouvelles entraînent des variations notables par rapport au plan financier pluriannuel, les parties peuvent revoir d'un commun accord l'enveloppe budgétaire ainsi que les prestations convenues dans le présent contrat de prestations.

<sup>4</sup> Les indemnités versées aux TPG par les collectivités publiques en raison de leurs commandes annuelles de prestations sont complétées par l'Etat à l'effet de couvrir la totalité de l'excédent des charges afférentes à l'offre de trafic régional.

<sup>5</sup> Un douzième de la tranche annuelle est versé mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

## Article 19

- Modification de l'offre demandée par l'Etat
- <sup>1</sup> Si l'Etat demande une augmentation ou une diminution de l'offre pendant la durée du contrat de prestations, l'enveloppe budgétaire est modifiée en conséquence.
- <sup>2</sup> Si, à la suite d'une diminution de l'offre de référence TPG demandée par l'Etat en cours de contrat, les TPG sont contraints de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.
- <sup>3</sup> L'instance de médiation visée à l'article 25 est saisie en cas de différend sur l'évaluation dudit préjudice subi par les TPG.

## Article 20

- Mise en appel d'offres et adjudication de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à une entreprise autre que les TPG
- <sup>1</sup> L'Etat s'engage à consulter les TPG avant toute mise en appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.
- <sup>2</sup> Dans le cas d'éventuelles mises en appel d'offre de l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.
- <sup>3</sup> En cas d'une diminution de l'offre suite au transfert de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à un autre opérateur de transport, l'Etat indemnise les TPG de la totalité du préjudice direct et indirect subi.
- <sup>4</sup> Les lignes D, F et Y seront extraites du présent contrat lorsque la responsabilité de leur organisation aura été transférée par l'Etat à une nouvelle autorité organisatrice transfrontalière en cours de création.
- <sup>5</sup> L'instance de médiation visée à l'article 25 est saisie en cas de différend sur l'évaluation dudit préjudice subi par les TPG.

## Article 21

- Annnonce 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 septembre afin de prendre effet - en cas d'accord - au premier janvier de l'année suivante.

## Article 22

- Entretien et renouvellement des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles
- <sup>1</sup> L'Etat s'engage à verser en sus aux TPG, sur la base, d'une part, d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année, et des factures inhérentes aux travaux effectivement effectués d'autre part, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures actuelles visées à l'article 16. L'Etat s'engage à régler les factures dans les 15 jours suivant leur réception.
- <sup>2</sup> Les TPG en tiennent un décompte annuel.
- <sup>3</sup> L'Etat s'oblige à mettre en exploitation les infrastructures nouvelles aériennes et au sol nécessaires à la réalisation du plan directeur 2007-2010 du réseau des transports publics (Annexe 6).

## Article 23

- Amélioration durable des conditions de circulation
- <sup>1</sup> L'Etat, respectivement l'office cantonal de la mobilité (OCM) 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.
- <sup>2</sup> L'Etat s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.
- <sup>3</sup> A cet effet, les TPG et l'OCM élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont



## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006

assignés.

<sup>4</sup>Ledit cahier des charges est une annexe au rapport d'étape et au rapport de réalisation de l'offre dont il fait partie intégrante, et est à ce titre approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

<sup>5</sup>L'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

Résultats  
comptables

Les TPG conservent les trois-quarts de leur résultat comptable, 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

Médiation

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat doit faire l'objet d'une tentative de médiation par devant un médiateur indépendant désigné de commun accord par les deux parties.

##### Article 26

For compétent

Si un constat d'échec doit être fait par l'une des parties au terme de la médiation, ou si un médiateur n'a pu être désigné d'un commun accord, le litige pourra être porté devant le Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

##### Article 27

Durée du  
contrat

<sup>1</sup>Le présent contrat entre en vigueur dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire, mais avec effets au 1<sup>er</sup> janvier 2007. Il vient à échéance le 31 décembre 2010.

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

<sup>3</sup>Si, 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 xxxxxx  
et par le Conseil d'Etat le 23 août 2006

Pour la République et Canton de Genève

Robert Cramer  
Conseiller d'Etat

Pour les Transports Publics Genevois

Michel Jacquet  
Président du conseil d'administration  
Stéphanie Fontugne  
Directrice générale

Genève, le  
Fait en trois exemplaires

## **Tables des matières**

### **Annexes**

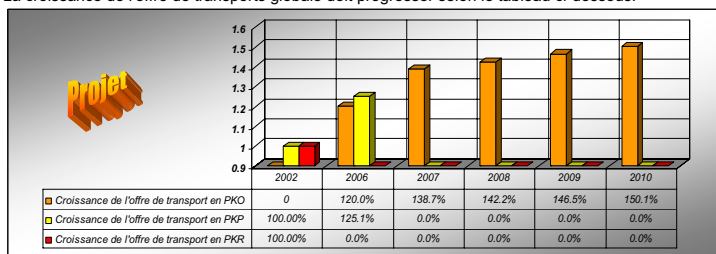
- Annexe 1 : Indicateurs du contrat de prestations (art. 3 &4)
- Annexe 2 : Lignes et structure du réseau (art. 5)
- Annexe 3 : Plan du réseau (art. 5)
- Annexe 4 : Intervalles de passages des véhicules (art. 5)
- Annexe 5 : Places kilomètres offertes par mode de transports (art. 5)
- Annexe 6 : Réalisation du plan directeur des transports collectifs 2007-2010  
(art. 5)
- Annexe 7 : Plan financier pluriannuel (art. 13)

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : OFFRE DE TRANSPORT****Nom de l'indicateur****Croissance des places kilomètres réalisées (PKR)****Portée de l'indicateur**

Les subventions octroyées par l'Etat de Genève doivent permettre la réalisation de l'offre demandée dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

**Cible**

La croissance de l'offre de transports globale doit progresser selon le tableau ci-dessous.

**Mode de calcul**

(Kilomètres x capacité des véhicules) de l'offre globale de transport réalisée

(Kilomètres x capacité des véhicules) de l'offre globale de transports planifiée

**Information**

PKO : il s'agit de l'objectif de la croissance de l'offre prévue dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 et le contrat de prestations.

PKP : il s'agit de la vision matérialisée annuellement et validée par l'OCM, dans le rapport d'étape.

PKR : il s'agit de l'offre effectivement réalisée durant la période de référence.

L'offre de transport est précisée annuellement dans le rapport d'étape et de ce fait, il y a nécessité de disposer d'un calendrier d'application de l'offre, lequel suppose une validation des projets par l'OCM garantissant la mise en œuvre des moyens nécessaires. C'est pourquoi les PKP doivent servir de référence à la mesure de notre efficience.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les PKR globaux de l'offre de transport, subdivisés par mode de transport (Autobus, trolleybus et tramways, urbain et régional).

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

### **Constat**

L'atteinte du contrat de prestations sera vérifiée en constatant que les PKR annuelles correspondent ou sont supérieures aux PKP annuelles.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Si la progression de l'offre en PKP devait différer de celle prévue au plan directeur, l'écart peut être compensé sur les années suivantes, de telle sorte à ce que les PKR de 2010 ne soient pas inférieures aux PKO 2010.

### **Contribution de l'État**

Validation dans les délais du rapport d'étape, mise à disposition des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape, financement selon les tranches annuelles planifiées.

Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape.

**CONTRAT DECONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : FREQUENTATION****Nom de l'indicateur****Taux d'occupation des véhicules****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur permet de s'assurer une occupation adéquate des véhicules en respectant un degré de confort approprié. Concrètement, le but est

aux heures de pointe, d'être en mesure d'accueillir les nouveaux clients

aux heures creuses, de s'assurer que les véhicules sont correctement occupés.

**Cible**

*Les modalités de calcul et les cibles sont en cours de définition.*

**Mode de calcul**

Passagers inter-arrêts

Capacité des véhicules

Ces taux seront calculés à des lieux différents pour les heures de pointe car les charges ne sont généralement pas symétriques. Le calcul consiste à diviser le nombre de passagers inter-arrêts sur les lieux choisis, par la capacité des véhicules aux mêmes heures et endroits. La valeur finale correspond à une moyenne annuelle sur les lundi à vendredi de toute l'année.

Pour les heures creuses, il faudrait additionner le maximum de voyageurs présents simultanément de chaque course que l'on divise ensuite par la capacité de places offertes de ces mêmes courses.

Les samedis et dimanches seront intégrés dans les périodes considérées.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

**Information**

Ces taux se calculeront sur les mêmes plages horaires que la vitesse commerciale, à savoir :

HPMatin de 7h00 à 8h44, HP Soir de 15h45 à 18h59, HCreuses avant 7h00, entre 8h45 et 15h44 et après 19h00.

Le taux d'occupation est calculé sur une base de 4 personnes au m2.

Les taux d'occupation doivent être corrélés aux normes de service en vigueur.

Il faut noter que cet indicateur est pertinent aux heures de pointes et très délicat à mettre en œuvre aux heures creuses où l'intervalle maximum admissible est souvent atteint.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les taux d'occupation, en référence aux cibles à fixer.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

NEANT

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : CONDITIONS D'EXPLOITATION****Nom de l'indicateur****Vitesse commerciale****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur permet de vérifier la maximisation de la croissance de la vitesse commerciale.

**Cible**

*Les modalités de calcul et les cibles sont en cours de définition.*

**Mode de calcul**

La vitesse commerciale réalisée d'un but à l'autre des lignes est mesurée en KM/heure sur les lignes principales et de doublure du réseau urbain, et pondérée par les types d'horaires (période normale, période de vacances, types de jour et plage horaire). Les temps de parcours réellement mesurés sont pris en compte.

La vitesse moyenne est obtenue en divisant les distances cumulées de toutes les courses par leur temps cumulé à partir des données de la construction de l'horaire.

Certains incidents ne pouvant être imputés à l'exploitant (travaux, accidents, etc.), les lignes concernées plus de 6 mois sur un exercice seront exclues de la mesure et de la période de référence.

**Information**

La vitesse commerciale est celle ressortant du logiciel de gestion des horaires.

Les temps de parcours ainsi que les horaires sont réalisés afin de maximiser la vitesse commerciale, ils sont analysés et mis à jour régulièrement et à chaque étape.

**Origine de l'information**

Logiciel de construction des horaires.

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, la vitesse commerciale globale pour les lignes considérées (1 à 29), en précisant si certaines ont dû être écartées pour raisons de travaux ou autre.

Tout dépassement d'objectif pour une année ne modifie pas l'objectif de l'année suivante.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

Groupe de travail OCM/TPG mis en place. Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape. Réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation.



**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : CONDITION D'EXPLOITATION****Nom de l'indicateur****Horaire et intervalles de passage****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier l'efficacité de la régulation lors de la réalisation de l'offre.

Elle se vérifie par le respect :

- des horaires pour le réseau régional
- des intervalles de passage pour le réseau urbain

**Cible**

La ponctualité/régularité doit se traduire par les cibles suivantes.

***Les modalités de calcul et les cibles sont en cours de définition.***

**Mode de calcul**Réseau régional

- 95% des véhicules ont un retard inférieur ou égal à 5 minutes, par rapport à l'horaire.

Réseau urbain

- 95% des véhicules ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes, par rapport aux fréquences de base.

Certains incidents ne peuvent être imputés à l'exploitant (travaux, accidents, etc...).

Le calcul se fait par rapport aux points de passage des courses et à l'intervalle de passage entre deux véhicules pour le réseau urbain.

**Information**

Le calcul de l'atteinte des objectifs doit s'effectuer sur une base statistique de 75% au minimum la première année.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les taux de respect de l'horaire pour le réseau régional et celui de l'intervalle pour le réseau urbain.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

La réussite de l'indicateur tient également compte de la mise en œuvre par l'OCM des mesures suivantes :

- Groupe de travail OCM/TPG mis en place. Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape.
- Réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010

**Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE**

**Nom de l'indicateur**

**Filtres à particules**

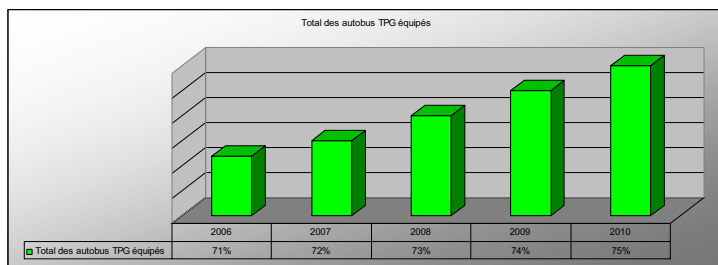
**Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier que l'offre de transport devienne de plus en plus écologique.

Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

**Cible**

L'objectif est de présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules, en respectant les cibles suivantes.



**Mode de calcul**

Autobus TPG équipés

Total des autobus TPG

**Information**

Autobus TPG équipés : autobus appartenant aux TPG et équipés de dispositifs permettant de diminuer ou limiter l'émission de particules.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le domaine d'activité Technique.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir le nombre total des autobus TPG et le nombre des autobus TPG équipés. Le ratio entre les deux nombres détermine le taux du parc équipé.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

NEANT.

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010

**Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE**

**Nom de l'indicateur**

**Eco-conduite**

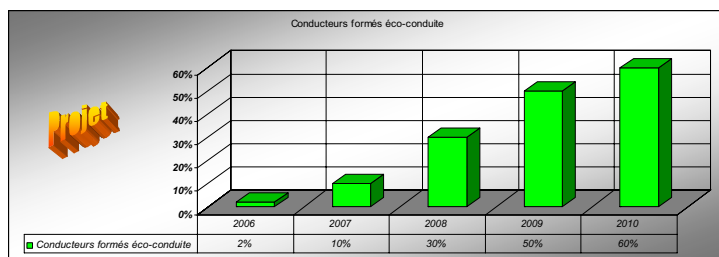
**Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier que la conduite des collaborateurs TPG s'effectue dans un respect de l'environnement.

Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

**Cible**

L'objectif est de former une majorité des conducteurs à la conduite écologique afin de diminuer, entre autres, la consommation de CO2 et d'électricité (kwh).



**Mode de calcul**

Conducteurs formés éco-conduite

Total des conducteurs de l'entreprise

**Information**

Les conducteurs sont exprimés en personnes physiques.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

**Rapport de réalisation**

Le rapport du contrat de prestations est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'offre. Il mentionne (sans nom) le nombre de conducteurs formés ainsi que le nombre formé dans l'année en cours.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

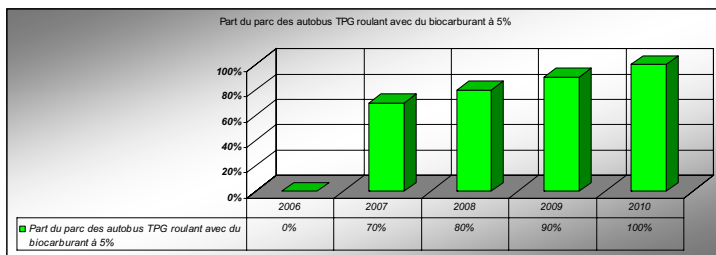
NEANT.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE****Nom de l'indicateur****BIO Carburant****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier que l'offre de transport devienne de plus en plus écologique. Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

**Cible**

L'objectif est d'introduire l'utilisation de bio carburant pour l'offre de transport autobus TPG.

**Mode de calcul**

$$\frac{\text{Nombre d'autobus TPG utilisant du bio-carburant}}{\text{Nombre total d'autobus TPG}}$$

**Information**

La teneur de bio-diesel dans le bio-carburant utilisé est de 5%.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le domaine Technique.

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir le nombre d'autobus TPG utilisant du bio-carburant par rapport au nombre total d'autobus TPG. La teneur de bio-diesel sera également précisée.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

Financement de la non-compensation de la rétrocession de la taxe carburant pour la part liée au bio diesel, selon la législation en vigueur.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Ratio de contributions cantonales****Portée de l'indicateur**

L'indicateur met en relation la part des contributions cantonales en rapport avec l'ensemble des produits, afin de vérifier les efforts de croissance de ceux-ci.

**Cible**

Le ratio de contributions cantonales ne doit pas être supérieur au taux de 50%.

*Les modalités de calcul et les cibles précises sont en cours de définition.*

**Mode de calcul**

Contributions Cantonales uniquement monétaires

Total des produits

**Information**

A des fins comparatives historiques, seules les contributions cantonales monétaires seront prises en compte. En effet, avec l'application des normes IPSAS, des subventions non-monétaires (dites tacites) pourraient être inscrites dans les comptes, mais elles ne seront pas prises en compte le cas échéant.

Toute modification de la répartition des subventions liée à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles mentionnées ci-dessus. Enfin, cet objectif est calculé avant transfert d'actifs et ne concerne que l'offre de transport.

**Origine de l'information**

Etats financiers (logiciel SAP).

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG.

**Rapport de réalisation de l'offre**

Le rapport devra mentionner les subventions cantonales reçues durant l'année pour l'activité de transport et le total des produits du compte de résultat de l'activité de transport, selon informations ci-dessus. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

NEANT.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Taux de couverture globale****Portée de l'indicateur**

L'indicateur doit démontrer que les efforts de rationalisation de l'exploitation permettent de diminuer les charges.

**Cible**

Le taux de couverture globale doit atteindre les cibles mentionnées ci-après.

*Les modalités de calcul et les cibles sont en cours de définition.*

**Mode de calcul**

Total des produits - Contributions

Total des charges

**Information**

A des fins comparatives historiques, seules les contributions monétaires seront prises en compte. En effet, avec l'application des normes IPSAS, des subventions non-monétaires (dites tacites) pourraient être inscrites dans les comptes, mais elles ne seront pas prises en compte le cas échéant.

Toute modification des subventions liée à des modifications législative (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles mentionnées ci-dessus.

Cet objectif est calculé avant transfert d'actifs et ne concerne que l'offre de transport.

**Origine de l'information**

Etats financiers (logiciel SAP).

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG.

**Rapport de réalisation de l'offre**

Le rapport devra mentionner les contributions totales reçues durant l'année pour l'activité de transport et le total des produits et charges du compte de résultat de l'activité de transports, selon informations ci-dessus. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

**Contribution de l'État**

NEANT.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Coûts / Offre (PKP, PKR)****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur permet de vérifier la corrélation entre l'offre mise en place et les coûts engendrés

**Cible**

Les coûts en rapport à l'offre de transport doivent évoluer de la manière suivante :

***Les modalités de calcul et les cibles sont en cours de définition.***

**Mode de calcul**

Total des charges

PKP, ou PKR

**Information**

PKO : il s'agit de l'objectif de la croissance de l'offre prévue dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 et le contrat de prestations.

PKP : il s'agit de la vision matérialisée annuellement et validée par le Conseil d'Etat, dans le rapport d'étape.

PKR : il s'agit de l'offre effectivement réalisée durant la période de référence.

L'offre de transport est précisée annuellement dans le rapport d'étape et de ce fait, il y a nécessité de disposer d'un calendrier d'application de l'offre, lequel suppose une validation des projets par l'OCM garantissant la mise en œuvre des moyens nécessaires. C'est pourquoi les PKP doivent servir de référence à la mesure de notre efficacité.

**Origine de l'information**

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG

Etats financiers (logiciel SAP)

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG

**Rapport de réalisation**

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, le rapport entre les charges totales effectives et les PKR globaux de l'offre de transport. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

**Constat**

L'atteinte du contrat de prestations sera vérifiée en constatant que les coûts en rapport avec l'offre ne sont pas supérieurs aux cibles susmentionnées.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.



**Contribution de l'État**

Validation dans les délais du rapport d'étape, mise à disposition des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape, financement selon les tranches annuelles planifiées.

Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010****SYSTEME DE PENALITES****Préambule**

Un système de pénalités est déterminé entre les parties co-contractantes du contrat de prestations 2007-2010. Il est appliqué en cas de non atteinte des objectifs du contrat de prestations 2007-2010.

**Système**

L'offre de transport est arrêtée annuellement par le Conseil d'Etat, selon le rapport d'étape des TPG. Si l'offre planifiée (PKP) est inférieure à celle figurant dans l'indicateur, sous PKO, l'Etat réduit d'autant sa subvention, selon l'article 7 du contrat de prestations.

L'Etat s'engage, pour certains indicateurs, à accomplir des prestations. En cas de non-réalisation de ces prestations à charge de l'Etat, les pénalités des TPG sont diminuées d'autant.

**Fonctionnement**

Les pénalités sont liées à l'atteinte ou non de chacune des cibles du contrat de prestations. Celles-ci peuvent être atteintes, partiellement atteintes ou non atteintes.

La cible relative à un indicateur est évaluée à X% si l'évolution effective de l'indicateur entre l'année précédente et l'année considérée équivaut à X% de l'évolution prévue pour l'année dans le rapport d'étape correspondant.

Le montant de pénalité propre à chaque cible est décrit dans le tableau figurant à la page suivante. La pénalité due par les TPG correspond à la somme de chacune de ces pénalités, et est versée à l'Etat conformément à l'article 6, alinéa 5, du contrat de prestations.

**Versement de la pénalité**

Les pénalités sont analysées sur la base du rapport de réalisation de l'offre TPG, reçu au 15 mai. Au 30 septembre, les éventuelles pénalités sont signifiées par le Conseil d'Etat et prennent effet dans l'année sur l'exercice suivant ledit rapport.

Le montant des pénalités est variable selon le degré de non atteinte des objectifs.

**CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**  
**SYSTEME DE PENALITES**

Objectifs	Indicateurs	Responsabilité partagée	Montant de référence	Pénalité en cas de non atteinte de l'indicateur	
				Au-delà de 15%	Entre 5 et 14% Tolérance (+ / - 5%)
Offre de transport	Croissance des places kilomètres réalisées	oui	1'500'000	750'000	300'000 0
Fréquentation	Taux d'occupation des véhicules	non	1'500'000	750'000	300'000 0
Condition d'exploitation	Vitesse commerciale	oui	1'500'000	750'000	300'000 0
Condition d'exploitation	Horaire et intervalles de passages	oui	1'500'000	750'000	300'000 0
Performance environnementale	Filtres à particules	non	500'000	250'000	100'000 0
Performance environnementale	Eco-conduite	non	500'000	250'000	100'000 0
Performance environnementale	Carburant BIO	oui	500'000	250'000	100'000 0
Maîtrise financière	Ratio de contributions	non	500'000	250'000	100'000 0
Maîtrise financière	Taux de couverture	non	500'000	250'000	100'000 0
Maîtrise financière	Coûts de l'offre	oui	500'000	250'000	100'000 0
<b>Pénalités maximales</b>			<b>9'000'000</b>	<b>4'500'000</b>	<b>1'800'000 0</b>

## ANNEXE 1.2

**LIGNES ET STRUCTURE DU RESEAU**  
(Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2006)

**RESEAU URBAIN (ZONES TARIFAIRE 11 & 12)**

	<b>Tram</b>	<b>Trolleybus</b>	<b>Autobus</b>
<b>Lignes principales</b>	12, 13, 15, 16, 17	2, 3, 6, 7, 10, 19	1, 4, 5, 8, 9, 11, 14, 18, 20, 21, 27, 28
<b>Ligne de doublure</b>	--	--	29
<b>Lignes secondaires</b>	--	--	31, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 51, 52, 53, 54

**RESEAU REGIONAL (ZONES TARIFAIRES 11, 12, 15, 16, 17)**

	<b>Autobus</b>
<b>Lignes régionales</b>	A, B, C, D, E, F, G, 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 Transports publics genevois perçoivent également des indemnités :

- de la Confédération selon l'ordonnance sur les indemnités du trafic régional
- des 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**

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

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

	<b>Autobus</b>
<b>Lignes secondaires</b>	31, 32, 34, 35, 36, 41, 43, 47, 51, 52, 53
<b>Lignes régionales</b>	E, K, V, X

**OFFRE COMPLEMENTAIRE ADDITIONNELLE**

<b>Services Nocturnes</b>	Participation aux frais d'exploitation de Noctambus
<b>Offre scolaire</b>	Bus scolaires supplémentaires payés jusque là par le DIP
<b>Téléphérique du Salève</b>	Participation à l'offre de transports en lieu avec le Téléphérique du Salève

<sup>1</sup> exclusivement le tronçon Cornavin - Veyrier

<sup>2</sup> exclusivement le tronçon Loëx - Onex

<sup>3</sup> exclusivement le tronçon sur territoire genevois

<sup>4</sup> exclusivement le tronçon La Plaine - Dardagny

# PLAN DU RESEAU (Situation au 1<sup>er</sup> janvier 2006)



## INTERVALLES DE PASSAGE DES VEHICULES

### RESEAU URBAIN PRINCIPAL

#### Lignes tramway

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

#### soit l'offre cumulée par axe

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Lundi au vendredi		5'		3,75'		5'							3,75'		5'		7,5'		10'		
Samedi		7,5'				6'							7,5'		10'						
Dimanche		10'				7,5'				6'				7,5'				10'			

#### Lignes autobus et trolleybus

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Lundi au vendredi		20'		8'		15'							8'		15'		30'		40'		
Samedi		30'				24'							15'		24'		30'		40'		
Dimanche		40'				30'				24'							30'		40'		

#### soit l'offre cumulée par axe

	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24			
Lundi au vendredi		10'		4'		7,5'							4'		7,5'		15'		20'				
Samedi		15'				12'							7,5'		12'		15'		20'				
Dimanche		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.

### RESEAUX URBAIN SECONDAIRE & REGIONAL

#### Lignes autobus

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

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

## ANNEXE 1.5

**PLACES x KILOMETRES OFFERTES PAR MODE DE TRANSPORT**

(Places x km productives par an sur Suisse – situation 2006)

<b>Lignes principales</b>	
Tram	590'000'000
Trolley	438'000'000
Autobus	720'000'000
<b>Lignes secondaires</b>	
Autobus	93'000'000
<b>Lignes régionales</b>	
Autobus	245'500'000
<b>Lignes scolaires</b>	
Autobus	7'000'000
<b>TOTAL*</b>	<b>2'093'500'000</b>

**Les places x km offertes pour les années 2007 à 2010 seront déterminées après l'adoption des modifications du réseau par le Conseil d'Etat, applicables à partir des changements d'horaire.**

Ces valeurs ne concernent que l'offre productive et se basent sur des capacités de 4 clients debout par m<sup>2</sup> :

•minibus :	15 places
•midibus :	40 places
•autobus :	70 places
•auto-/trolleybus articulé :	105 places
•autobus double articulé :	125 places
•trolleybus double articulé :	145 places
•tram à 2 compartiments :	125 places
•tram à 3 compartiments :	185 places
•tram à 7 compartiments :	240 places

*\*Le total ci-dessus ne tient pas compte des services spéciaux*

## REALISATION DU PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2007 – 2010

La référence de cette annexe est le « Plan directeur des transports collectifs 2007 – 2010 » adopté le ..... 2006 par le Conseil d'Etat.

Le détail de l'adaptation de l'offre à chaque étape de changement d'horaire sera affiné ultérieurement en collaboration avec l'Office cantonal de la mobilité.

Le contenu détaillé de chaque étape fera l'objet d'un rapport d'étape, établi par les Transports publics genevois, qui sera soumis pour approbation au Conseil d'Etat conformément à l'article 37 alinéa j) de la loi sur les Transports publics genevois (LTPG - H 1 55).

### ETAPE DE DECEMBRE 2006

#### Réseau trolleybus :

*Ligne n°7* : Prolongement de la ligne à l'Hôpital

D'autres modifications au réseau TPG seront mises en place.

### ETAPE DE DECEMBRE 2007

#### Réseau tramway :

*Ligne n°14* : Création d'une nouvelle ligne qui circulera entre le Bachet-de-Pesay et les Avanchets. Elle empruntera le parcours de la ligne n°13 jusqu'à Cornavin, puis circulera sur la nouvelle infrastructure ferroviaire menant aux Avanchets (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

*Ligne n°16* : Le parcours de cette ligne sera adapté pour relier les Avanchets et la gare de Chêne-Bourg (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

*Ligne n°17* : Cette ligne sera étendue de la gare des Eaux-Vives à Moillesulaz (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

#### Réseau trolleybus :

*Ligne n°3* : Modification du parcours de la ligne dans le quartier du Petit-Saconnex (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

#### Réseau autobus :

*Ligne n°9* : Suppression de l'exploitation de cette ligne sur le tronçon allant de Cornavin à Meyrin-CERN.

*Ligne n°29* : Raccourcissement du terminus de la place Neuve aux Avanchets et doublement de la fréquence pour la mettre en phase avec les lignes de tramway n°14 et 16.

D'autres modifications au réseau TPG seront mises en place.

### ETAPE DE DECEMBRE 2008

#### Réseau tramway :

*Ligne n°14* : Prolongement de cette ligne au nouveau terminus de la Gravière (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

*Ligne n°16* : Prolongement de cette ligne au nouveau terminus de la Gravière (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

#### Réseau autobus :

*Ligne n°29* : Raccourcissement du terminus des Avanchets à Meyrin.



*Ligne n°55* : Création d'une nouvelle ligne de rabattement sur le tramway dans la cité de Meyrin.

D'autres modifications au réseau TPG seront mises en place.

#### **ETAPE DE DECEMBRE 2009**

##### **Réseau tramway :**

*Ligne 16* : Cette ligne sera prolongée en direction de ce nouveau terminus au CERN. Elle desservira alternativement les terminus de la Gravière et du CERN (sous réserve de la mise à disposition de l'infrastructure ferroviaire).

D'autres modifications au réseau TPG seront mises en place.

## ANNEXE I.7

## ACTIVITE TRANSPORT OFFRE A 50% SANS TRANSFERT D'ACTIFS

## PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2007 – 2010

## COMPTE DE RESULTATS

EN CHF	PF 2007	PF 2008	PF 2009	PF 2010
<b>PRODUITS</b>				
2.1 Produits voyageurs	119'057'508	121'036'807	125'075'830	127'302'607
2.2 Contributions	166'025'000	168'925'000	171'825'000	174'825'000
2.2a Contributions non monétaires	7'945'547	7'945'547	7'945'547	7'945'547
2.3 Produits financiers	240'000	240'000	240'000	240'000
2.4 Produits divers	6'822'242	6'824'486	6'833'470	6'837'701
2.6 Produits exceptionnels	0	0	0	0
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>300'090'297</b>	<b>304'971'840</b>	<b>311'919'847</b>	<b>317'150'855</b>
<b>CHARGES</b>				
1.1 Personnel	179'248'066	183'464'785	188'506'643	191'848'536
1.2 Biens, services *	69'398'605	69'343'613	68'133'334	70'322'260
1.2a Coûts Infrastructures (non monétaires)	7'945'546	7'945'546	7'945'546	7'945'546
1.3 Amortissements	32'492'894	28'690'649	31'449'373	30'307'400
1.4 Frais de capitaux	15'188'510	15'510'382	16'162'553	18'702'785
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>304'273'621</b>	<b>304'954'975</b>	<b>312'197'448</b>	<b>319'126'527</b>
<b>RESULTAT EXPLOITATION</b>	<b>-4'183'324</b>	<b>16'865</b>	<b>-277'602</b>	<b>-1'975'673</b>
Versement à l'Etat (1/4 bénéfice)				
Attribution/utilisation de la réserve(2/4 bénéfice)				
Libre disposition CA (1/4 bénéfice)				
<b>Etat de la réserve au 31/12</b>	<b>-312'725</b>	<b>-295'860</b>	<b>-573'462</b>	<b>-2'549'135</b>

## DETAIL DES CONTRIBUTIONS CANTONALES (1)

2.2.2	<b>Fonctionnement</b>				
	<b>Canton de Geneve</b>	<b>152'000'000</b>	<b>155'000'000</b>	<b>158'000'000</b>	<b>161'000'000</b>
	Offre de base	150'634'951	153'606'545	156'569'819	159'561'766
	Développement de l'offre complémentaire	1'365'049	1'393'455	1'430'181	1'438'234

(Offre complémentaire: Noctambus, scolaire et téléphérique du Salève)

1 Le total des contributions cantonales sont versées sur la base des rubriques budgétaires suivantes: 06.03.51.00.363.0114, intitulée "Enveloppe budgétaire TPG"; 06.03.51.00.363.0511, intitulée "Compensation au trafic régional TPG"; 06.03.51.00.365.0502, intitulée "Frais communauté tarifaire Unireso"

**ACTIVITE TRANSPORT OFFRE A 50% SANS TRANSFERT D'ACTIFS**

**PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2007 – 2010**

**BUDGET INVESTISSEMENTS (HORS TVA)**

ENGAGEMENTS	PFP 2007	PFP 2008	PFP 2009	PFP 2010
<b><u>IMMOBILISATIONS CORPORELLES</u></b>	<b>81'675'000</b>	<b>76'895'000</b>	<b>9'040'000</b>	<b>40'720'000</b>
- TERRAINS ET BÂTIMENTS	0	0	0	0
- INSTALLATIONS ET MACHINES	5'337'000	3'260'000	3'440'000	15'220'000
- VÉHICULES DE LIGNE *	75'038'000	73'020'000	5'100'000	25'100'000
- VÉHICULES DE SERVICE ET ENGS	130'000	130'000	130'000	130'000
- MOBILIER , MACHINES DE BUREAU	90'000	90'000	190'000	90'000
- MATÉRIEL INFORMATIQUE ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	1'080'000	395'000	180'000	180'000
<b><u>IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</u></b>	<b>3'370'000</b>	<b>1'855'000</b>	<b>1'345'000</b>	<b>100'000</b>
- SYSTÈME D'INFORMATION ET TÉLÉCOMMUNICATIONS	3'370'000	1'855'000	1'345'000	100'000
IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	0	0	0	0
- PARTICIPATION FINANCIÈRES				
TOTAL	85'045'000	78'750'000	10'385'000	40'820'000
CUMUL	85'045'000	163'795'000	174'180'000	215'000'000
REPORT BUDGETS 2006 ET ANTÉRIEURS				
<b>TOTAL GENERAL CUMULE</b>	<b>85'045'000</b>	<b>163'795'000</b>	<b>174'180'000</b>	<b>215'000'000</b>

**Secrétariat du Grand Conseil****RD 634***Date de dépôt: 28 avril 2006**Messagerie***Rapport du Conseil d'Etat  
au Grand Conseil sur le Plan directeur des transports collectifs  
2007 - 2010**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le plan directeur des transports collectifs présente l'évolution à court terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2007 - 2010.

**1. Introduction**

La mise en place d'une offre efficace de transports collectifs s'inscrit dans une volonté des différents partenaires de l'agglomération franco-valdo-genevoise d'apporter une réelle alternative aux déplacements motorisés, dans un souci de développement réfléchi.

En effet, un des objectifs importants du plan directeur est le développement des lignes transfrontalières, de façon à nettement améliorer les parts modales du trafic transfrontalier. La prise en compte des grands équipements est aussi une nécessité.

Le présent rapport expose les éléments clés du plan directeur des transports collectifs pour la période 2007 à 2010. Sur cette base, le Grand Conseil est appelé à se prononcer sous forme de résolution dans un délai de trois mois, conformément à l'article 1, alinéa 3, de la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (H 1 50).

Dans le même temps qu'il trace les principes dans lesquels s'inscrivent les futurs développements du réseau des transports publics, le plan directeur constitue la référence sur laquelle se fondent les contrats de prestations,

actuellement en voie d'élaboration, avec les TPG, les Mouettes genevoises et la Communauté tarifaire intégrale. Il constitue également le cadre dans lequel s'inscrivent les conventions régionales des CFF.

Même si sa mise en service interviendra au-delà de 2010, le projet de raccordement Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) occupe une place particulière dans ce plan directeur dans la mesure où toutes les actions entreprises durant la période 2007-2010 devront contribuer à la construction d'un réseau de transports collectifs intégrant tous les modes présents sur le territoire genevois, à savoir, les trains, les tramways, les trolleybus, les autobus et les bateaux.

La prise en compte des parcs-relais ne figure pas dans ce rapport, car ce volet de la politique des transports fera l'objet d'un plan d'actions 2007-2010, lequel sera, bien sûr, coordonné avec le développement de l'offre de transports publics. Ce rapport sera approuvé par le Conseil d'Etat durant l'année 2006.

Il convient de souligner que le présent plan directeur des transports collectifs a été soumis à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Préalablement, les communes ont eu l'occasion de formuler leurs demandes, lors de rencontres avec l'office cantonal de la mobilité.

## **2. Cadre légal et institutionnel**

La loi genevoise sur le réseau des transports publics (H 1 50) du 17 mars 1988 stipule que « le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle ».

La loi genevoise sur le réseau des transports publics prévoit également un renforcement du réseau d'ici à 2010 par les mesures suivantes : l'amélioration de la desserte régionale et transfrontalière par chemin de fer; le développement de lignes de tramways; la réalisation de lignes de transports publics sur pneus en sites réservés; l'accompagnement par des mesures de promotion.

La Charte Transports Publics pour le développement des transports publics régionaux (DTPR), de juin 2003, pose les bases de la coopération transfrontalière indispensable pour répondre aux besoins de déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois. Pour répondre à ces besoins prioritaires, un schéma de desserte des transports publics à l'horizon 2020 a été établi. Celui-ci prévoit la réalisation de quatre projets stratégiques complémentaires : la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA); des

lignes de tram-train, de tramways ou de bus à haute fréquence entre Genève et Annemasse, Saint-Julien, Saint-Genis, Ferney; les relations ferroviaires d'Annecy, entre Annemasse, Genève, le Chablais et la vallée de l'Arve et les réseaux d'autocars de la Haute-Savoie et du Pays de Gex.

Conformément à l'article 160A, alinéa 4, de la Constitution genevoise, les rapports entre l'État et les opérateurs, ainsi que la Communauté tarifaire intégrale (CTI), font l'objet d'un contrat de droit public – appelé contrat de prestations. Le contrat de prestations des TPG est soumis à l'approbation du Grand Conseil, sous la forme d'une loi non soumise au référendum, incluant le montant de l'enveloppe budgétaire allouée pour une période pluriannuelle (article 160A, alinéa 5 Cst-GE).

Les Mouettes genevoises sont au bénéfice de contrats de prestations pluriannuels depuis 1998. Le contenu et les objectifs de ces contrats ont été périodiquement affinés.

Conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer, le Canton passe annuellement commande aux CFF pour faire circuler les trains régionaux.

En 2001, les trois opérateurs TPG, CFF et SMGN se sont groupés en société simple pour offrir un seul et unique contrat de transport aux voyageurs. Ceux-ci peuvent ainsi emprunter le réseau des trois entreprises avec un seul titre de transport. Le contrat est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2001 pour s'achever au 31 décembre 2006 (après signature d'un avenant le prolongeant d'une année). Depuis le 12 décembre 2004, une convention instituant une tarification régionale sur le bassin franco-valdo-genevois est en vigueur. Elle permet l'intégration des réseaux d'Annemasse, des lignes transfrontalières jusqu'à Valleiry et Gex et des lignes TER de la SNCF.

Afin de pouvoir assurer le transport de voyageurs, les opérateurs sont au bénéfice de concessions délivrées par l'OFT, sur préavis du canton notamment. Les TPG sont au bénéfice d'une concession de zone pour le réseau autobus, valable jusqu'en décembre 2006. Celle-ci est en cours de renouvellement. Les Mouettes genevoises sont aussi au bénéfice d'une concession de zone sur le lac allant du pont de la Machine à Hermance – Versoix, valable jusqu'en 2025. Les CFF disposent de concessions pour les lignes régionales (La Plaine et Coppet), valables jusqu'à 2009.

Afin de pallier les problèmes inhérents à l'existence de la frontière, les acteurs locaux français et suisses ont affirmé leur volonté de mettre en place un nouveau cadre institutionnel permettant le développement des transports collectifs transfrontaliers, dans le courant de l'année 2007. La constitution d'un groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) doit permettre aux acteurs d'atteindre plus facilement un des objectifs de la Charte DTPR, à

savoir le développement concerté des transports publics sur le bassin franco-valdo-genevois. La mise en place d'un GLCT est rendue possible par l'extension récente de l'accord de Karlsruhe sur l'agglomération franco-valdo-genevoise. Les missions qui ont été envisagées pour ce futur GLCT sont la planification et l'organisation des lignes de transports publiques routières transfrontalières, le développement de la tarification et de l'information multimodale, la coordination de toutes les offres de transports (y compris ferroviaire) et des réflexions stratégiques sur ce territoire.

### **3. Portée de ce plan directeur**

Ce plan directeur, en anticipant sur les besoins, est un outil de planification du développement des transports publics. Il fixe les priorités pour les années 2007 à 2010 en matière de :

- Modification de l'offre quantitative et qualitative;
- Amélioration des conditions d'exploitation (ex. vitesse commerciale).

En d'autres termes, il donne une image du réseau et de l'offre tel qu'il est prévu de les développer durant la période, par l'intermédiaire des étapes annuelles validées par le Conseil d'Etat.

Son élaboration a tenu compte des éléments suivants:

- Enjeux liés à l'aménagement du territoire (nouveaux quartiers, nouvelles écoles etc.);
- Besoins en matière de mobilité;
- Besoins en matière d'exploitation.

C'est sur la base de ce plan directeur que les différents contrats de prestations signés entre l'Etat et les opérateurs (TPG, Unireso, Mouettes, CFF) sont élaborés. Le contrôle de leur mise en œuvre est quant à lui assuré par le biais des étapes annuelles et par la surveillance générale opérée par le Conseil d'Etat par l'intermédiaire de l'approbation des budgets, comptes et autres rapports de réalisation de l'offre des opérateurs, lesquels sont également soumis au Grand Conseil.

### **4. Bilan du plan directeur 2003-2006**

Le plan directeur des transports collectifs 2003-2006 a défini les objectifs suivants: augmenter l'offre (en places x kilomètres) des transports collectifs de 20%; réaliser les projets planifiés ou décidés et réaliser des mesures d'accompagnement pour mettre en valeur les projets réalisés ou planifiés.

A la fin de l'année 2006, une augmentation globale de +25% des capacités offertes de transports publics sera atteinte.

En ce qui concerne plus particulièrement les TPG, le développement de l'offre du réseau des TPG devrait être de +23% à fin 2006, ce qui est supérieur à l'objectif du contrat de prestations des TPG. Les objectifs principaux relatifs aux lignes ferroviaires ont été atteints, car les développements prévus se sont bien réalisés: prolongement de la ligne RER à Lancy-Pont-Rouge; mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie Coppet et réalisation des deux nouvelles haltes de Lancy-Pont-Rouge et Genève-Sécheron. La fréquentation des lignes des CFF a connu une croissance encourageante de l'ordre de 46% entre 2002 et 2006. Néanmoins, le renforcement de la desserte de la Zimeysa n'a pas pu être réalisé, en raison de la saturation du réseau ferré dans le secteur de Châtelaine.

Les objectifs assignés aux Mouettes genevoises ont été atteints, puisque l'exploitation annuelle est en vigueur depuis 2004 et de nouvelles dessertes ont été mises en service. La fréquentation a bondi de 573'000 en 2002 à 1,1 million en 2005.

Les objectifs fixés au réseau Noctambus ont été atteints : l'augmentation de l'offre les vendredis soir est effective de même que l'intégration de ces services dans l'offre tarifaire intégrale Unireso.

Ces améliorations portées à l'offre de transports publics se sont traduits par une augmentation globale de l'ordre de 19% de leur fréquentation.

## **5. Objectifs de ce plan directeur**

Au vue des perspectives en matière de mobilité et de croissance démographique dans l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois, qui prévoient à l'horizon 2020 respectivement une augmentation minimum de 42% des déplacements en transports individuels et une croissance démographique de 26 % par rapport à 2000, la nécessité de poursuivre, voire même d'accélérer l'augmentation de l'offre de transports publics paraît d'autant plus évidente que les efforts portés en la matière dans le cadre du précédent plan directeur ont porté leurs fruits.

En effet, non seulement l'offre planifiée a été mise en œuvre, mais la fréquentation a augmenté également, témoignant de l'importance d'une offre performante et attractive pour assurer un transfert modal et justifiant également l'opportunité des investissements consentis par l'Etat dans le développement des transports publics, notamment en matière de tramways.



Dans ce contexte, le présent plan directeur propose de poursuivre les objectifs suivants:

- Accompagner d'une offre adéquate les développements prévus en matière d'infrastructure ferroviaires (trams);
- Préparer le réseau de transports publics à la mise en service de CEVA à l'horizon 2010-2012;
- Développer quantitativement l'offre en fonction des besoins en matière de mobilité (heures de pointes, heures creuses etc.);
- Accompagner le développement du bassin franco-valdo-genevois en développant l'offre transfrontalière;
- Améliorer les conditions d'exploitation et la performance des transports publics (efficacité, efficience, coûts).

Les développements prévus de l'offre pour tous ces réseaux ont pour incidence une croissance de l'offre de +26% entre 2006 et 2010 ou, pour les TPG +25% entre 2006 et 2010 (ou +54% entre 2002 et 2010).

## 6. Conclusion

Les scénarios de développement de la mobilité à Genève prévoyaient à l'horizon 2020 une croissance de la mobilité en voiture individuelle et en deux-roues motorisés de 35% (+41% dans la région). Un scénario « objectif » visait une limitation de cette croissance à +25% en augmentant sur la même période le recours aux transports publics de +70%. C'est sur ces bases que le plan directeur 2003-2006 reposait.

De nouvelles données intégrant la planification de répartition de population et d'emplois prévoient aujourd'hui une croissance du trafic individuel en 2020 de +42 %. Aussi, en maintenant l'objectif de limitation de cette croissance à +25%, l'augmentation de la fréquentation des transports publics devrait désormais atteindre +100% en 2020.

Ces chiffres démontrent qu'afin d'éviter l'asphyxie du réseau routier et d'accompagner les besoins en matière de déplacements, un développement important de l'offre des transports publics est indispensable à Genève et à sa région. En effet, le développement massif des transports publics permet non seulement de décharger le réseau routier, favorisant ainsi la fluidité du trafic, mais il contribue également à la lutte contre les atteintes à l'environnement (air, bruit etc.).

En visant un accroissement global de l'offre de plus de 50% en transports publics en 2010 par rapport à 2002, le Conseil d'Etat entend poursuivre une politique volontariste et vitale pour le canton de Genève et sa région. Les moyens financiers mis à disposition jusqu'à ce jour ont permis de rompre avec une période de stagnation des transports publics et d'initier, avec succès, un cycle vertueux de croissance de la fréquentation de ces modes de déplacements respectueux de l'environnement. L'objectif de ce plan directeur est de poursuivre ce mouvement tout en étant particulièrement attentif aux coûts qui lui sont liés. C'est pourquoi, un effort particulier a été demandé aux opérateurs en matière de productivité, en particulier les TPG.

Le développement de Genève et de sa région dépendent largement de la qualité de ses infrastructures et de ses moyens de déplacements. En proposant de développer de manière importante les transports publics, le Conseil d'Etat entend assumer pleinement cette tâche.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

#### AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Pierre-François Unger

*Annexe : plan directeur des transports collectifs 2007-2010 du 7 avril 2006*

## ANNEXE



République  
et canton de Genève

# PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2007 - 2010



**Table des matières**

1. Introduction;
2. Constats et enjeux;
  - 2.1 Évolutions démographiques;
  - 2.2 Évolutions de la mobilité et de la demande en transports collectifs;
  - 2.3 Bilan du plan directeur des transports publics 2003-2006
3. Objectifs et priorités
4. Planification des transports collectifs à l'horizon 2010;
  - 4.1 Les grands projets de transports collectifs urbains et régionaux:
  - 4.2 Offre urbaine
  - 4.3 Offre régionale
  - 4.4 Offre transfrontalière et intercantonale
  - 4.5 Synthèse des réseaux
  - 4.6 Tarification et billettique
  - 4.7 UNIRESO
5. Coût du plan directeur des transports collectifs 2007-2010
6. Suivi du plan directeur des transports collectifs 2007-2010

**Liste des figures**

- 1 Projets recensés par la DAT
- 2 Réseau tramways en 2010
- 3 Réseau trolleybus en 2010
- 4 Réseau autobus, lignes urbaines principales en 2010
- 5 Réseau autobus, lignes urbaines secondaires en 2010
- 6 Réseau bateaux en 2010
- 7 Réseau régional, sans les lignes transfrontalières en 2010
- 8 Réseau transfrontalier en 2010

## 1. Introduction

Le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 présente les intentions du Conseil d'Etat en matière de transports publics pour la période 2007-2010. Dans ce document figurent les grandes orientations en matière de développement des transports publics et ses incidences financières. Il a été élaboré par l'Office cantonal de la mobilité (OCM) en collaboration avec les opérateurs.

Les contrats de prestations quadriennaux entre les opérateurs de transport (TPG, CFF et SMGN) et l'Etat de Genève précisent ces commandes de prestations à accomplir par ces mêmes opérateurs, chiffrent les déficits d'exploitation à couvrir par l'Etat de Genève et organisent les relations entre les parties. Les contrats sont basés sur le plan directeur. L'offre de transport public à mettre en place est déterminée globalement dans ces contrats, pour permettre de l'ajuster finement chaque année, au moment du changement d'horaire.

Les étapes de réalisation du plan directeur des transports collectifs sont mises en service annuellement en fonction des objectifs à atteindre fixés dans les contrats de prestations signés entre l'Etat et les différents opérateurs. Chaque étape fait l'objet d'une approbation par le Conseil d'Etat.

Même si sa mise en service interviendra au-delà de 2010, le projet de raccordement Cornavin-Eaux-Vives-Annevasse (CEVA) occupe une place particulière dans ce plan directeur dans la mesure où toutes les actions entreprises durant la période 2007-2010 devront contribuer à la construction d'un réseau de transports collectifs intégrant tous les modes présents sur le territoire genevois, à savoir, les trains, les tramways, les trolleybus, les autobus et les bateaux.

La prise en compte des parcs-relais ne figure pas dans ce rapport, car ce volet de la politique des transports fait l'objet d'un plan d'actions 2007-2010, parfaitement coordonné avec le développement de l'offre de transports publics. Ce rapport sera approuvé par le Conseil d'Etat durant l'année 2006.

Il convient enfin de souligner que le présent plan directeur des transports collectifs a été soumis à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP) composé de représentants des milieux concernés en matière de transports (Groupement Transports et Economie GTE / Coordination Transports CT). Au préalable, les communes genevoises ont été appelées à formuler leurs demandes.

Ce plan directeur des transports collectifs a été examiné par la Délégation du Conseil d'Etat aux Transports du 17 mars 2006 puis adopté par le Conseil d'Etat le 26 avril 2006.

## 2. Constats et enjeux

Le plan directeur pour les années 2003 à 2006 a préconisé l'augmentation de 20% de l'offre en transports publics à Genève. Ce développement important des transports publics était motivé par la nécessité de répondre aux défis que l'augmentation attendue de la mobilité ne manquerait pas de poser en terme de congestion des routes, de pollution ou de bruit. Les perspectives en matière de démographie et de demande en déplacement plaident pour la poursuite, voire l'accélération du développement de l'offre en transports publics.

### 2.1 Évolutions démographiques

La Suisse figure dans le trio de tête des pays européens les plus dynamiques en termes de croissance démographique.

À l'intérieur de la Suisse, les évolutions de la population ont profité à l'arc lémanique et à la Suisse centrale. Genève figure ainsi en tête de liste des augmentations enregistrées entre 1990 et 2000, avec une croissance presque aussi élevée que Zurich. Selon l'office fédéral de

la statistique (OFS), le canton de Genève devrait avoir une croissance bien supérieure à la moyenne nationale durant les deux périodes 2000-2010 et 2010-2020: 408'400 en 2000 à 477'200 habitants en 2020.

A l'échelle du bassin franco-valdo-genevois délimité par le canton de Genève et ses zones d'influence immédiates (Nyon, Pays de Gex et Genevois haut-savoyard), la croissance prévue de la population sera toute aussi soutenue dans les 20 prochaines années: 746'000 en 2000 à 943'000 habitants en 2020. Les prévisions sur le bassin franco-valdo-genevois sont (provenant des offices de statistiques des régions considérées):

	Total	Genève	Nyon-Rolle	Pays Gex	Annemasse
2000	745'800	408'400	69'400	81'800	186'200
2010	859'800	456'100	82'900	101'400	219'400
2020	943'000	477'200	96'400	121'200	248'200
00-20	+26 %	+17 %	+39 %	+48 %	+33 %

Plus localement, les projets recensés en 2005 par la Direction de l'aménagement du territoire (DAT) ont été pris en compte dans le dimensionnement de l'offre de transport public à mettre en place à l'horizon 2010. Il s'agit d'un potentiel de l'ordre de 10'000 logements (ou 25'000 habitants) et de 15'000 emplois. Deux cycles d'orientation et deux collèges, chacun de 600 à 700 élèves, devraient être réalisés à l'horizon 2010. Ces différents projets sont illustrés sur la carte ci-après:

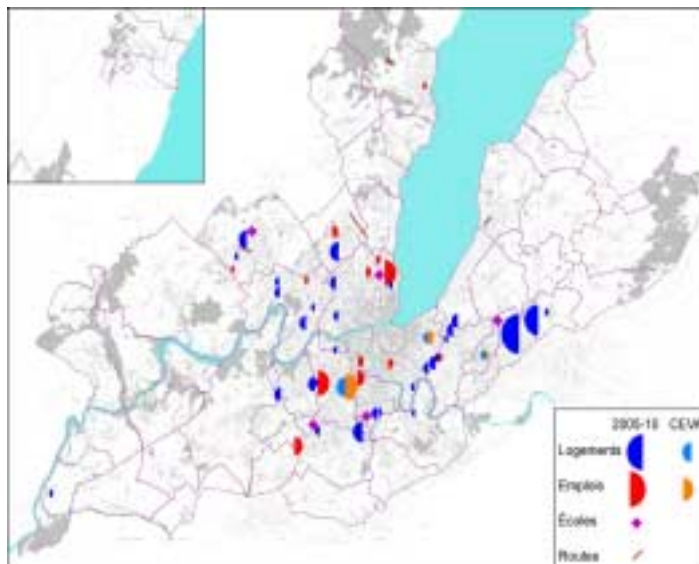


Figure n°1: Projets recensés par la DAT

## 2.2 Évolutions de la mobilité et de la demande en transports collectifs

En 1999, des études détaillées ont été conduites par l'Etat de Genève pour mesurer les effets du Projet 2015 sur les déplacements dans la région franco-valdo-genevoise. Cette étude s'est basée sur les données de population de 1995 et 1997 et celle du micro recensement de 1994, avec des prévisions à l'horizon 2015. Par la suite, les résultats ont été étendus à 2020 avec un scénario « tendance » et un scénario « objectif ». Le modèle utilisé a tenu compte des répartitions de population, du nombre de déplacements par jour et des distances parcourues sans affectation des déplacements sur un réseau de transport.

Les résultats de cette étude ont servi de base aux études de planification des transports à Genève (plan directeur des transports publics 2003-2006, CEVA, DTPR, etc.). Les éléments marquants à retenir du scénario « tendance » sont :

- +35% de kilomètres parcourus en voiture individuelle et en deux-roues motorisés dans le canton de Genève (+41% dans la région);
- +25% de kilomètres parcourus en transports collectifs dans le canton de Genève (+24% dans la région).

Pour contrebalancer ce scénario tendance non souhaité, un scénario objectif a été retenu par l'OCM pour limiter à +25% l'augmentation des kilomètres parcourus en transport individuel motorisé, ayant pour conséquence une croissance de +70% des kilomètres parcourus en transports collectifs.

Depuis cette étude, les répartitions de population et d'emplois ont évolué, sans forcément que les nouvelles implantations se soient réalisées dans des lieux bien desservis par les transports collectifs.

Ainsi, en intégrant les nouvelles données de planification de répartition de population et d'emplois, la croissance des kilomètres parcourus en voiture individuelle et en 2 roues motorisés dans le canton serait de +42% en 2020, soit plus de 170 millions de kilomètres supplémentaires annuels par rapport à l'étude de 1999.

Compte tenu de ces nouvelles données et tout en conservant les mêmes objectifs, la croissance de la fréquentation des transports collectifs doit alors être de +100%, au lieu des +70% précédemment envisagés.

**Comparaison des résultats des scénarios « tendance »** (entre parenthèses, les millions de kilomètres parcourus par année):

	Étude actualisée en 2005				Étude 1999	
	Voiture + moto		TC		Voiture + moto	TC
	2010	2020	2010	2020	2020	2020
Genève	+32% (3'003)	+42% (3'225)	+23% (496)	+30% (525)	+35% (3'074)	+25% (504)
Région	+31% (5'345)	+46% (5'921)	+19% (618)	+28% (666)	+41% (5'738)	+24% (645)

Il faut préciser que si les données de population et d'emplois ont été mises à jour, les données de mobilité sont encore celles du micro recensement transport de 1994. Or, les résultats du micro recensement 2000 montrent que les comportements de mobilité ont changé (allongement de la distance parcourue, mais surtout allongement du temps de déplacement) dans des proportions non attendues. La part des déplacements en transports individuels motorisés s'est également accrue. Ainsi, la valeur de +42% doit être considérée comme une valeur « minimum ». L'objectif de +100% de fréquentation des transports collectifs entre 2000 et 2020 dans le canton de Genève serait donc également une valeur

« minimum », indispensable à atteindre pour éviter une croissance du trafic individuel supérieure à +25%.

### 2.3 Bilan du plan directeur des transports publics 2003-2006

Le plan directeur des transports collectifs 2003-2006 a défini les objectifs suivants: augmenter l'offre (en places x kilomètres) des transports collectifs de 20%; réaliser les projets planifiés ou décidés et réaliser des mesures d'accompagnement pour mettre en valeur les projets réalisés ou planifiés.

A la fin de l'année 2006, une augmentation globale de +25% des capacités offertes de transports publics sera atteinte, ce qui est supérieur à l'objectif du plan directeur des transports publics 2003-2006.

L'objectif de +20% de prestations pour les TPG, fixé dans le contrat de prestations des TPG, sera aussi atteint voire dépassé, puisque la croissance de l'offre sera de +23%. La croissance de la fréquentation sera de 16% entre 2002 et 2006 (estimation). Le bilan détaillé de l'offre en transports publics des TPG sera fourni dans l'exposé des motifs du projet de loi relatif à la ratification du contrat de prestations entre l'Etat et les TPG 2007-2010.

Les objectifs principaux relatifs aux lignes ferroviaires ont également été atteints, car les développements prévus se sont bien réalisés: prolongement de la ligne RER à Lancy-Pont-Rouge; mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie Cornavin - Coppet et réalisation des deux nouvelles haltes de Lancy-Pont-Rouge et Genève-Sécheron. La fréquentation des lignes des CFF a connu une très forte croissance, de l'ordre de 60% entre 2002 et 2006 (valeur estimée), notamment grâce à l'augmentation de l'offre de 46% entre 2002 et 2006. Néanmoins, le renforcement de la desserte de la Zimeysa n'a pas pu être réalisé, en raison de la saturation du réseau ferré dans le secteur de Châtelaine et du manque de matériel roulant.

Les objectifs assignés aux Mouettes genevoises ont été atteints, puisque l'exploitation annuelle est en vigueur depuis 2004 et de nouvelles lignes ont été mises en service. La fréquentation a bondi de 573'000 voyageurs en 2002 à 1,1 million en 2005.

Les objectifs fixés au réseau Noctambus ont été atteints puisque l'augmentation des services le vendredi soir est effective de même que l'intégration de ces services dans l'offre tarifaire intégrale Unireso.

Durant la période 2003-2006, deux adaptations des tarifs ont été appliquées: la première au 1er janvier 2004 et la deuxième au 12 décembre 2004.

Pour mémoire, le Conseil d'Etat avait refusé les hausses des tarifs de 1996, 2001 et 2003. En conséquence, des indemnités tarifaires ont dû être versées aux opérateurs en compensation, selon la loi fédérale sur les transports. Avec l'application de ces hausses de tarifs, l'Etat a pu supprimer ces indemnités pour non augmentation des tarifs, versées aux opérateurs. Ces indemnités s'élevaient à près de 6 millions en 2004.

Ces deux adaptations des tarifs, demandées par les opérateurs d'Unireso, ont permis de rattraper le niveau du tarif national de la tarification. Il faut rappeler que les opérateurs sont habilités à appliquer des hausses de tarifs, pour autant qu'elles ne dépassent pas le pourcentage annuel fixé dans la loi sur les TPG. Toute hausse des tarifs supérieure à cette limite doit être approuvée par le Conseil d'Etat.

Ces adaptations des tarifs ont été nuancées dans le but de fidéliser les clients, à savoir de favoriser l'achat des abonnements annuels, plutôt que les billets individuels. La dernière adaptation tarifaire a aussi misé sur une harmonisation franco-valdo-genevoise des tarifs et une simplification de la tarification pour les trajets internes à Genève, qui sont très largement majoritaires.

Depuis le 12 décembre 2004, la gamme des titres de transport en vente est homogène et identique pour tous les territoires, pour tout déplacement dans le périmètre UNIRESO. Une



convention signée par les douze partenaires (cantons de Genève et de Vaud, Conseil Régional de Rhône-Alpes, Communautés de communes de l'agglomération annemassienne, du Genevois et du Pays de Gex, TPG, CFF, SMGN, TPN, SNCF et TP2A) fixe ces conditions. Cette nouvelle tarification et les accords qui en découlent présentent le grand avantage de préparer l'entrée de nouveaux partenaires et d'anticiper le projet CEVA.

Il convient enfin de rappeler que ces hausses de tarifs ont été pratiquées simultanément à l'augmentation substantielle de l'offre de transports collectifs.

En conséquence, les opérations appliquées sur la tarification se sont révélées positives, car les pouvoirs publics ont pu réduire leurs charge financière, les opérateurs ont pu augmenter leurs recettes (et leur taux de couverture) et davantage de clients ont été fidélisés aux transports collectifs, avec une très forte hausse de vente des abonnements annuels.

Ces hausses de tarifs n'ont pas provoqué de désaffection des transports collectifs de la part des voyageurs, comme le montrent les différentes statistiques des opérateurs. La croissance de la fréquentation suit une courbe de moindre ampleur que celle de l'offre mais de tendance semblable.

Toutefois, même si la gamme des titres à disposition reste variée selon les caractéristiques des déplacements et que le coût des abonnements est très compétitif, les différentes enquêtes sur la satisfaction des clients mettent en évidence un sentiment de cherté des déplacements en transports collectifs.

### 3. Objectifs et priorités

Le plan directeur 2003-2006 a été le premier à inscrire clairement la volonté de développer massivement l'offre de transports publics (+20% sur quatre ans).

Tous les indicateurs, aussi bien de croissance démographique, d'augmentation de la mobilité, de volonté politique locale, régionale et transfrontalière, de lutte contre la pollution et le bruit et de saturation du réseau routier, s'orientent très nettement en faveur de la poursuite du développement des transports collectifs dans le bassin franco-valdo-genevois, pour la période 2007-2010.

En conséquence, les cinq priorités de ce plan directeur sont les suivantes:

1. **Développement des lignes de tram** : la mise en service progressive de nouvelles infrastructures de tram planifiées nécessite de prévoir l'organisation du réseau des lignes de tram et les ajustements de l'offre urbaine de transport, afin de prévoir une offre en adéquation à la demande;
2. **Prise en compte du projet CEVA** : le réseau mis en service durant ce plan directeur doit permettre d'accueillir le réseau RER qui sera possible de mettre en œuvre dès la réalisation du projet CEVA, à l'horizon 2010-2012;
3. **Développement de l'offre en fonction de la demande et mobilité** : tout développement de l'offre doit impérativement être ciblé sur les lignes et périodes de forte demande (heures de pointe), afin d'éviter toute dilution, ce qui se traduirait notamment par des surcoûts inutiles. Il en va de même du développement de l'offre des transports collectifs pour tout nouveau quartier;
4. **Extension de l'offre de transport public transfrontalière** : la croissance importante de la mobilité transfrontalière et sa très faible part modale militent clairement pour un développement majeur des lignes de transport public transfrontalières;
5. **Amélioration de la productivité et de la performance des opérateurs, essentiellement les TPG** : des gains de productivité doivent absolument être entrepris, pour atténuer l'effort financier supplémentaire de l'Etat de Genève, grâce à l'amélioration des vitesses commerciales, l'optimisation de la gestion du parc de

véhicules et d'autres mesures (rationalisation de l'exploitation, signalisation, gestion du trafic, ...).

Ces priorités devront, durant la période considérée, être portées sur les dessertes en lien avec les infrastructures en cours de construction et les dessertes de nouveaux pôles. L'élargissement de la communauté tarifaire et l'organisation des déplacements transfrontaliers en transports publics au sein d'une nouvelle structure contribueront aussi à atteindre ces objectifs.

Il convient de relever que ce plan directeur fixe les orientations à court terme du développement des transports collectifs. Ces développements sont basés sur les évolutions à plus long terme des besoins en déplacements. Les projets de nouvelles infrastructures, planifiées au-delà de 2010, servent de base de référence à ce plan directeur des transports publics 2007-2010.

**Afin de répondre au doublement souhaité (+100%) de la fréquentation en vingt ans (horizon 2020), le plan directeur 2007-2010 doit viser une croissance de +50% des prestations sur la période 2002-2010. Plus spécifiquement, la croissance globale de l'offre des TPG (en places x kilomètres) doit atteindre +50% entre 2002 et 2010.**

#### 4. Planification des transports collectifs à l'horizon 2010

##### 4.1 Les grands projets de transports collectifs urbains et régionaux

###### Troisième voie entre Coppet et Genève

En décembre 2004, le canton de Genève et les CFF inaugureront la mise en service de la troisième voie entre Coppet et Genève.

Cette voie supplémentaire permet de faire rouler sur l'axe Coppet - Genève des trains régionaux cadencés toutes les 30 minutes, grâce à un point de croisement au Creux-de-Genthod, et surtout donne la possibilité aux CFF d'augmenter leur offre nationale (trains intercity, interregio et régionaux express) de façon significative.

Un cadencement à 15 minutes des trains régionaux Coppet-Genève, souhaitable à terme pour offrir une véritable fréquence urbaine à cette ligne qui présente un potentiel de clientèle important, est réalisable moyennant la construction de deux points de croisement supplémentaires à Chambésy et Mies.

Une première étude a montré que ces points de croisements supplémentaires nécessiteraient des investissements importants, de l'ordre de 80 millions de CHF, et mèneraient à quelques acquisitions de terrains à Chambésy et à Mies. La Délégation du Conseil d'Etat aux Transports a décidé que cette réalisation serait engagée dans la foulée du projet CEVA.

Le tableau suivant montre quelles améliorations de l'offre sont rendues possible grâce à la construction de la troisième voie et des points de croisement supplémentaires à Chambésy et Mies.

###### Nombre de trains par heure sur la ligne Lausanne - Genève

	2004	2005	2010	2020
Régionaux	1/2	2	2	4
Régionaux Express	1	1	1	2
Inter Regio	2	2	2	2
Inter City	2	2,5	2,5	2,5 à 3
<b>Total</b>	<b>6/7</b>	<b>7/8</b>	<b>7/8</b>	<b>10/11</b>

Le schéma d'exploitation 2020 prévoit ainsi un doublement du nombre de trains au départ et à l'arrivée de Cornavin sur la ligne Lausanne-Genève, par rapport à 2004.

### **Liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)**

Les travaux de construction de la liaison CEVA ont commencé en septembre 2005, par la modification de l'infrastructure en gare de Cornavin. Ces travaux doivent s'achever fin 2006.

Quant au reste de l'infrastructure, selon la planification dépendant d'une mise à l'enquête de l'ouvrage en mai 2006, les travaux devraient pouvoir commencer dans la seconde partie de l'année 2007 pour se terminer à l'horizon 2010-2012, selon les scénarios de réalisation. C'est donc dans le cadre du plan directeur 2011-2013 que l'offre CEVA sera planifiée. Pour autant, le présent plan directeur permet de préparer l'offre de transports collectifs en fonction de cette planification.

### **Infrastructures complémentaires à Châtelaine**

Dans le cadre de la réhabilitation de la ligne du Haut-Bugey, co-financée par la Confédération, ayant pour objectif de diminuer les temps de parcours entre Paris et Genève, il a été décidé de réaménager les infrastructures ferroviaires dans le secteur de Châtelaine en vue d'en augmenter la capacité. Ces travaux devraient être achevés pour l'horaire 2010.

Avec ces nouvelles infrastructures, le nombre de TGV quotidiens est prévu être augmenté, pour passer de 7 allers et retours (AR) à 9 AR, si les conditions économiques le permettent.

Il est prévu que l'augmentation de la capacité ferroviaire à Châtelaine, dans la mesure où elle n'est pas consommée par le trafic international, puisse alors pouvoir profiter aux trains régionaux de la ligne RER de La Plaine.

En plus de ces infrastructures, l'OCM a demandé aux CFF d'étudier la possibilité de créer une nouvelle halte « Châtelaine » située entre les ponts de l'avenue du Pailly et de l'avenue Henry-Golay. Cette proposition sera examinée en détail par l'OCM et les CFF, dans le cadre du développement de l'offre du RER franco-valdo-genevois, pour l'horizon de mise en service 2010-2012 ou au-delà. De cette manière, la densification de l'offre sur ce tronçon actuellement en voie unique pourrait à terme être favorisée par la création d'un quai avec une voie supplémentaire pour l'arrêt des RER de La Plaine.

### **Tramway Cornavin - Meyrin - Cern (TCMC)**

Le tramway Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) est l'aboutissement de plusieurs projets (métro, métro automatique, métro léger) visant à équiper l'axe de la Servette, le plus chargé du réseau, d'un transport public de grande capacité.

Les travaux du Lot 1, Servette - Avanchets, ont commencé en fin d'année 2005. Les procédures du lot n°2 (Avanchets - Meyrin) sont en cours.

La mise en service du premier tronçon entre Cornavin et les Avanchets est prévue pour décembre 2007. Celle du deuxième tronçon devrait suivre en décembre 2008.

Le projet initial prévoyait de desservir l'axe de Meyrin avec deux lignes devant nécessairement passer dans la cité de Meyrin. Le présent plan directeur envisage de desservir cet axe avec trois lignes, ouvrant ainsi la possibilité de mieux répartir l'offre dans Meyrin.

La mise en service du troisième tronçon entre Meyrin et le CERN est prévue en décembre 2009.

Le quartier des Vergers sera donc desservi par le tram dès 2010.

### **Tramway Cornavin-Onex-Bernex (TCOB)**

Le tramway Cornavin - Onex - Bernex (TCOB) constitue la deuxième priorité pour le canton, après Meyrin. L'axe d'Onex-Bernex est en effet le quatrième axe le plus chargé du réseau après Meyrin, Carouge et Chêne, ces deux derniers étant déjà desservis par le tram.

Les études sont en cours et la demande de concession a été déposée à l'office fédéral des transports en décembre 2005. Le début des travaux est prévu en 2009 pour une mise en service intermédiaire à fin 2010, vraisemblablement au Petit-Lancy (Esserts).

La mise en service de la totalité de l'axe est prévue à fin 2011.

### **Tramway Grand-Saconnex**

Bien que les études du tramway Grand-Saconnex aient commencé avant celles d'Onex-Bernex, ce projet se réalisera plus tard pour deux raisons principales. L'axe du Grand-Saconnex n'a en effet pas le même potentiel de clientèle et surtout la réalisation de cette infrastructure est liée à celle de la route des Nations.

Les études sont en cours et la demande de concession a été déposée à l'office fédéral des transports en décembre 2005.

La mise en service du projet est planifiée à fin 2013.

### **Tramway Annemasse**

Le prolongement des lignes de tram 12 et 16 de Moillesulaz à Annemasse est inscrit dans la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50) et dans la Charte du DTPR. Le tracé et l'aboutissement de la ligne ne sont pas encore définis.

Une étude pilotée par la Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne (2C2A) et co-financée par l'OCM a été lancée. Dans une première étape, la densification de l'offre par bus en envisagée. La réalisation de cette extension du réseau de tram ne devrait vraisemblablement pas intervenir avant le projet CEVA.

### **TCSP Saint-Julien**

Le prolongement d'une ligne de tram du Bachet-de-Pesay à Saint-Julien est inscrit dans la loi cantonale sur le réseau des transports publics (H 1 50) et dans la Charte du DTPR. Une étude pilotée par la Communauté de Communes du Genevois (CCG) et co-financée par l'OCM s'est achevée en 2004.

Il a été décidé que si une telle infrastructure pouvait être pertinente à long terme, il s'agissait de développer cette offre de transports collectifs par étapes en commençant par densifier et accélérer la ligne actuelle de bus ayant cette même fonction (ligne transfrontalière D) et en la mettant, par étapes, en site propre. En application de ces recommandations, l'augmentation des fréquences a été entreprise dès décembre 2004. La réalisation de cette extension du réseau de tram ne devrait vraisemblablement pas intervenir avant le projet CEVA.

### **Prolongements tram dans le Pays de Gex**

Une étude financée conjointement par la CCPG et l'OCM a été lancée au mois de juin 2005 pour évaluer la faisabilité des prolongements des branches Cern et Grand-Saconnex en direction de Saint-Genis et Ferney respectivement.

Cette étude a pour but de déterminer quelle demande future peut justifier de prolonger des lignes de tram au-delà de la frontière et, éventuellement, quels tracés elles pourraient emprunter. Les premiers résultats sont attendus pour la fin du premier semestre 2006.

## 4.2 Offre urbaine

### Les lignes de tram TPG

A l'horizon 2010, le réseau sera complété par la ligne Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC), réalisée intégralement. Une option reste ouverte de la compléter par une ligne directe passant dans Meyrin-village ("direttissima").

La mise en service de 3 lignes de tram circulant entre Cornavin et Meyrin est conditionnée par la réalisation de la nouvelle traversée du Rhône par les ponts de l'île (mise en service en décembre 2010). En effet, le seul pont de la Coulouvrenière n'est pas apte à accueillir ces 3 lignes de tram sans provoquer la saturation des réseaux ni une extrême vulnérabilité du réseau tram.

Les fréquences des lignes de tram sont fixées à 10 minutes en heures de pointe, de façon à mieux appliquer l'offre de transport en fonction de la demande. Les fréquences en heures creuses sont renforcées selon les périodes.

RÉSEAU 2010 (sans ponts de l'île)



Figure n°2: Réseau tramways en 2010

## Les lignes trolleybus TPG

Les principales modifications apportées au réseau trolleybus sont le prolongement de la ligne 7 entre Rive et l'Hôpital, ainsi que le changement d'itinéraire des lignes passant dans la Jonction, en les implantant sur le boulevard Saint-Georges.

Certaines lignes passant sur les ponts de l'Île doivent être déplacées sur le pont du Mont-Blanc, en raison des travaux liés au tram et à la superposition avec les lignes de tram.

La ligne 10 verra son itinéraire modifié dès la mise en service de la 3<sup>ème</sup> ligne de tram sur Meyrin, soit dès décembre 2010, pour être transférée sur la rue des Franchises. Cette correction est planifiée pour équilibrer l'augmentation de l'offre mise en place sur la Servette et la rue de Lyon. Le quartier de Vieussieux sera alors nettement mieux desservi par les transports publics.

Dans le cadre du plan directeur des transports collectifs suivants (2011-2014), des extensions du réseau trolleybus sont planifiées sur la route de Malagnou, à Cressy et dans Vernier.

RÉSEAU 2010

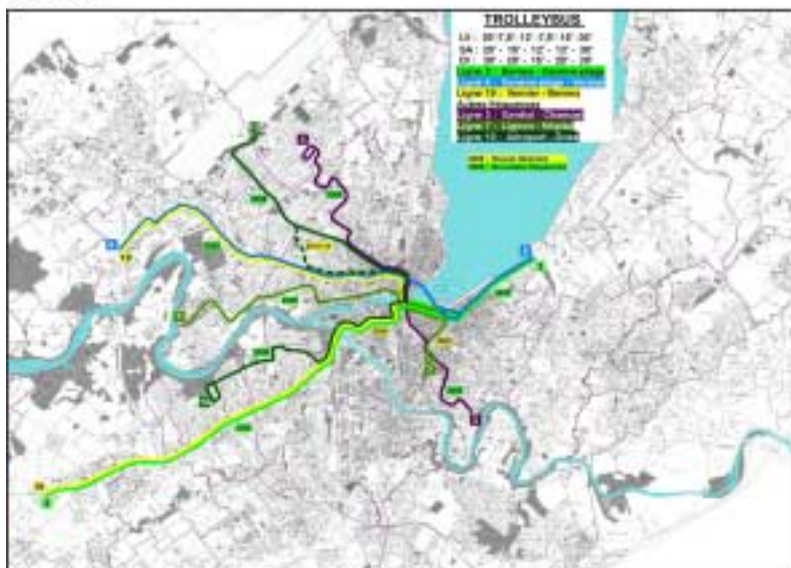


Figure n°3: Réseau trolleybus en 2010

### Les lignes autobus TPG

Les principales modifications apportées au réseau bus sont le prolongement de la ligne 9 dans le futur quartier des Communaux d'Ambilly (MICA), l'extension de la ligne 24 (anciennement 4) aux Tours de Carouge; la modification de la ligne 23 (anciennement 18) pour desservir le collège du Rolliet.

La ligne 5 est prolongée de Palexpo à Vernier, en desservant la zone aéroportuaire.

La ligne 21 est prolongée au Petit-Lancy, de façon à permettre l'accès à la gare de Lancy-Pont-Rouge.

La ligne 11 est prolongée dans Batelle, en coordination avec l'élargissement de la route de Drize.

Le terminus partiel de la ligne 8 à Conches est supprimé, aussi toutes les courses aboutissent à Veyrier.

Globalement, les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.

Le tracé des lignes est indicatif dans les lieux où les infrastructures routières ne sont pas encore construites.

RÉSEAU 2010

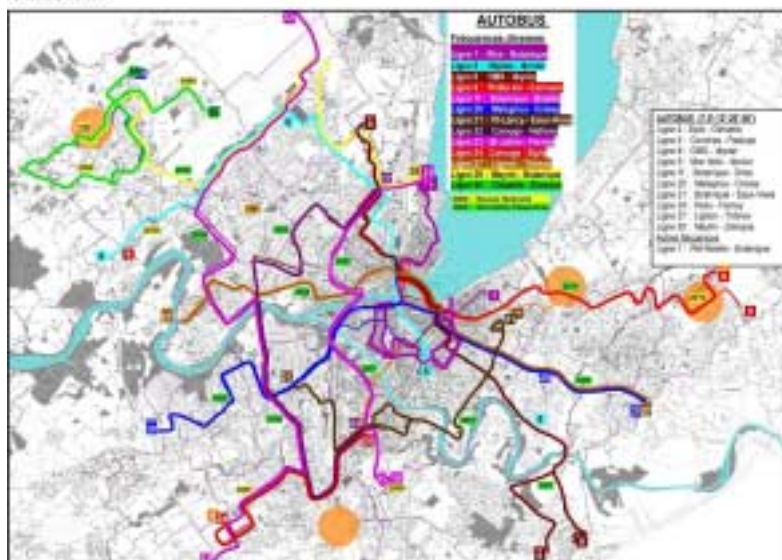


Figure n°4: Réseau autobus, lignes urbaines principales en 2010

Quant aux lignes urbaines secondaires des TPG, des adaptations sont prévues dans le secteur du nouveau quartier La Chapelle Les Sciens.

Certaines lignes sont modifiées et leurs fréquences sont augmentées.

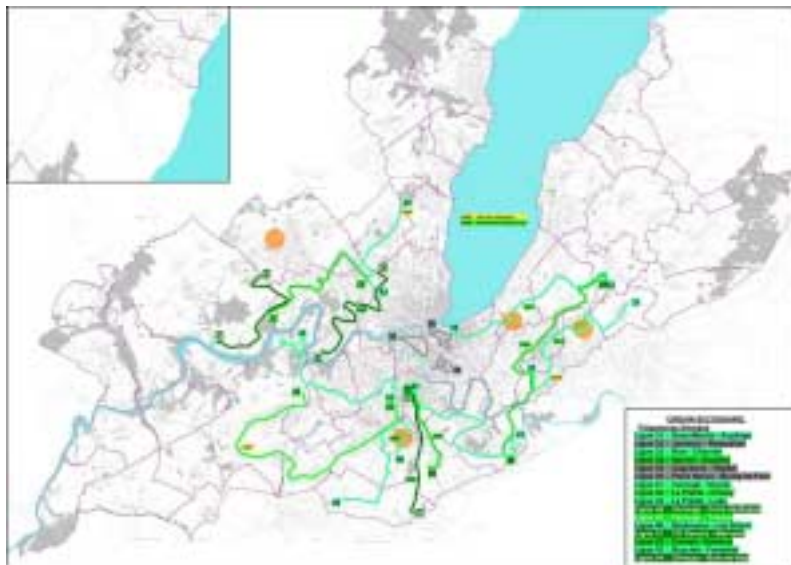


Figure n°5: Réseau autobus, lignes urbaines secondaires en 2010



### Les lignes de bateau SMGN

Les nouveautés du réseau de la SMGN sont: le remplacement du débarcadère de la Perle du Lac par celui de Chateaubriand; la réalisation du débarcadère du pont de la Machine; la création d'une nouvelle ligne Châteaubriand - Eaux-Vives; l'acquisition de nouveaux bateaux solaires; le prolongement de l'horaire de circulation en soirée (jusqu'à 22h00) entre juin et septembre, moyennant des cadences allégées.



Figure n°6: Réseau bateaux en 2010

### 4.3 Offre régionale

#### Les lignes de train CFF

Sur la ligne de **Cornavin - Aéroport**, les cinq trains par heure sont suffisants pour absorber une demande bien supérieure à la clientèle actuelle. Il n'est donc pas prévu d'augmenter les services sur cette ligne durant la période 2007-2010.

La ligne **Genève - La Plaine** mérite une attention toute particulière, car l'offre présente des manques certains de capacité (certains trains surchargés). L'ouverture du chantier du TCMC (Tram Cornavin-Meyrin-Cern) en 2006, combinée à celle de la traversée du village de Meyrin, occasionnera de nombreuses restrictions de circulation sur la rive droite, notamment sur les axes de Meyrin et Vernier. Il est donc planifié d'augmenter sensiblement les capacités offertes de la ligne Genève - La Plaine, soit par l'intensification des cadences, soit par l'utilisation de matériel roulant de plus grande capacité, soit les deux.

#### Les lignes de bus TPG

Les lignes dans le secteur de Bernex - Chancy sont modifiées et les fréquences de certaines lignes sont augmentées.

Les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.



Figure n°7: Réseau régional en 2010, sans les lignes transfrontalières

#### 4.4 Offre transfrontalière et intercantonale

Le niveau de desserte de la ligne **Coppet - Lancy-Pont-Rouge** sera augmenté en augmentant la capacité des convois et les fréquences le samedi.

La ligne **Genève - Bellegarde** nécessite des améliorations de cadencement des trains TER, en heures de pointe surtout, et une meilleure coordination entre les trains RER (des CFF) et TER (de la SNCF). L'arrêt de trains TER à Vernier-Meyrin pourrait être envisagé pour la desserte du P+R lié au chantier du TCMC et augmenter l'offre de transport sur cette ligne.

La ligne **Genève-Eaux-Vives - Annemasse** accueillera avec CEVA 2, puis 4 trains régionaux et 1 train grande ligne par heure. Les temps de parcours sont de 10' pour Annemasse, 45' pour Thonon et 1h20' pour Annecy. Compte tenu du chantier CEVA prévu pour 2008, les services sur cette ligne seront interrompus et vraisemblablement remplacés par une relation par autocar, en correspondance avec le réseau de trams à Moillesulaz.

Les lignes transfrontalières routières prévues en 2010 sont composées des lignes de bus TPG (D, F, Y, 23), des deux lignes SAT/Frossard (lignes départementales de Haute Savoie transfrontalières) et de la ligne de bus TPN (Nyon - Céligny - Coppet).

La ligne 23 correspond à l'actuelle ligne 18, prolongée sur Ferney et Saint-Julien, ce qui permet d'augmenter très significativement l'offre dans ces secteurs.

Les fréquences de la ligne Y sont renforcées, notamment en raison des impacts sur la circulation des travaux de la tranchée couverte de Meyrin et du TCMC. A terme, cette ligne sera remplacée par l'extension du TCMC vers Saint-Genis.

La ligne de bus TPN reliant **Coppet - Céligny - Nyon** restera inchangé durant la période 2007-2010. Mise en service très récemment, cette ligne nécessite une période d'évaluation de son fonctionnement en regard de la demande observée.

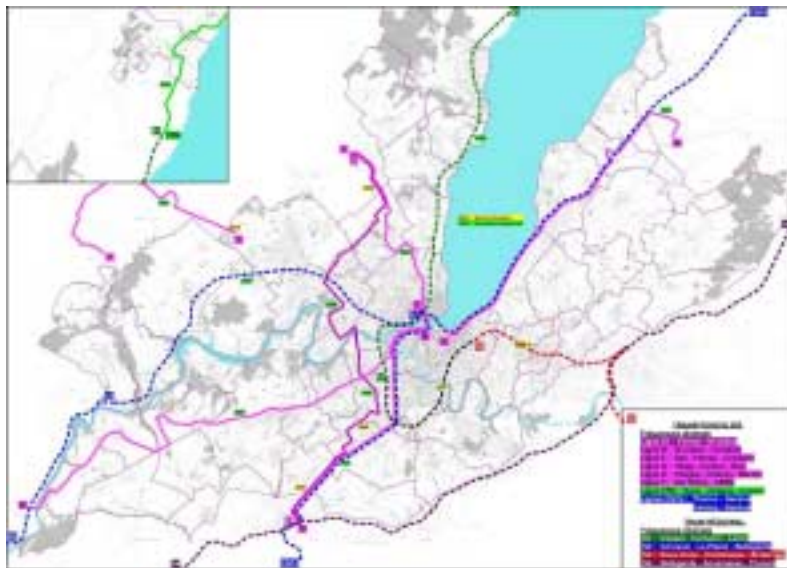


Figure n°8: Réseau transfrontalier en 2010

Les correspondances des lignes de bus avec les trains sont améliorées, en adaptant les horaires des bus.

Le développement massif de l'offre de transport public transfrontalière sera nettement facilité avec la constitution d'un GLCT relatif aux transports publics, prévu être d'opérationnel en 2007. Les lignes de bus transfrontalières seront alors placées sous l'autorité de cette nouvelle structure organisatrice, qui les administrera.

Le niveau de desserte de la ligne **Coppet - Lancy-Pont-Rouge** évoluera considérablement à la mise en service de CEVA (fin 2012). L'intensification des cadences sur cette ligne nécessite de nouvelles infrastructures permettant le croisement des trains (deux points de croisement supplémentaires à Chambésy et à Mies), qui sont prévues dès la mise en service de CEVA.

#### 4.5 Synthèse des réseaux

Les développements prévus de l'offre pour tous ces réseaux génèrent une croissance de l'offre de l'ordre de 26% entre 2006 et 2010 ou de 57% entre 2002 et 2010.

L'offre TPG augmentera de 25% environ entre 2006 et 2010 ou de 54% environ entre 2002 et 2010.

Variation de l'offre (en mio places x km)							
Opérateur	2002	2006	2010	2002-2006	02-06 %	2006-2010	06-10 %
TPG	1'672	2'057	2'570	385	23%	513	25%
CFF	88	129	187	41	47%	58	45%
SMGN	2	5	8	3	150%	3	60%
<b>Total</b>	<b>1'762</b>	<b>2'191</b>	<b>2'765</b>	<b>429</b>	<b>24%</b>	<b>574</b>	<b>26%</b>

#### 4.6 Tarification et billettique

En décembre 2004, une nouvelle tarification a été mise en place dans la région genevoise par l'intermédiaire de la communauté tarifaire UNIRESO, simultanément à de substantielles augmentations de l'offre de transports collectifs.

Une tarification unique (billets et abonnements) a été introduite dans le canton de Genève et la gamme des titres transfrontaliers a été complétée et homogénéisée par l'introduction de tarifs zonaux, de cartes journalières, d'abonnements mensuels et annuels et de réductions similaires sur tous les titres.

Cette nouvelle tarification présente le grand avantage de préparer l'entrée de nouveaux partenaires et d'anticiper le réseau du RER transfrontalier.

Au-delà des limites de l'entente tarifaire, les voyageurs peuvent se procurer des abonnements et billets combinés. En Suisse, ces produits s'appellent abonnement Inter et City-Ticket ; en France voisine, la SNCF offre l'abonnement Tramirail. Ces titres combinés comprennent le parcours en train et un forfait journalier, hebdomadaire (SNCF), mensuel ou annuel (Inter) et la libre circulation dans les zones 11 et 12 d'Unireso.

Le 11 décembre 2005, les services TER/SNCF depuis Annemasse et Pougny ont été intégrés dans l'entente tarifaire régionale.

D'autres projets concernent des accords tarifaires ponctuels offrant des avantages aux clients, mais pas la gamme complète du tarif régionale. Ainsi les voyageurs des lignes de cars SAT/Frossard peuvent acquérir un City-Ticket Genève combinant le parcours en car

jusqu'à Genève (des arrêts de descente et montée supplémentaires ont été créés) et un forfait journalier unireso, valable dans les zones 11 et 12.

Vu l'offre dense des réseaux Tout Genève, Tout Annemasse et de réseaux urbains à Annecy, Thonon, Bellegarde et Nyon et d'une offre plus faible (sauf Lausanne – Genève) sur les axes qui relient ces réseaux, le bassin se prête plutôt à une généralisation du système zone-parcours-zone ou parcours-zone. Le tarif zonal resterait limité aux réseaux urbains.

Cela reviendrait à une généralisation d'un City-Ticket aller simple (n'existe pas encore), aller et retour avec un forfait journalier dans la zone de destination et des abonnements du type Inter ou Tramirail.

Le projet de nouvelle billettique de la région Rhône-Alpes est actuellement à l'étude en vue d'une possible intégration dans le bassin franco-valdo-genevois.

Cette nouvelle billettique tient compte de la multiplicité des autorités organisatrices et des supports de titres de transports.

Son enjeu est d'offrir un support unique de titres (carte à puce) permettant de circuler sur tous les réseaux de transports afin de développer la multimodalité et de bénéficier d'un outil de pilotage performant. Sa réalisation en Haute-Savoie est prévue à l'horizon 2008.

En Suisse, la billettique électronique est prévue d'être testée dans le courant de l'année 2006 dans la région zurichoise. Le distributeur automatique de billets qui acceptera ce nouveau type de billets est en cours d'acquisition pour le RER de la région zurichoise. Ces nouveaux appareils seront équipés d'écrans tactiles et de tous les moyens de paiement. Ils rendront la monnaie.

L'objectif des opérateurs du bassin lémanique est d'acquérir des appareils qui accepteront aussi bien les billets électroniques suisse que rhône-alpin.

Afin de pouvoir réaliser cet objectif d'harmonisation de la billettique, des investissements seront nécessaires non seulement pour les distributeurs, mais aussi pour les fonctions de « back office » permettant d'attribuer les recettes correctement aux opérateurs impliqués. Ces investissements devront figurer dans les contrats de prestations 2007-2010.

A Genève, comme dans beaucoup d'autres agglomérations, les produits des transports publics, tant les prestations que les tarifs, ne sont pas suffisamment connus de la population. De plus, l'automobiliste ou le motocycliste sous-estime le temps de parcours nécessaire et sur-estime en général le temps nécessaire en transport public.

Il est donc indispensable de mettre au point des outils qui permettent une comparaison objective des temps de déplacement. Les outils à développer sont des sites internet multimodaux, des centrales d'information comme info mobilité unireso, des cartes, plans, horaires et informations aux arrêts puis dans les véhicules bien lisibles et compréhensibles.

Les efforts de ce plan directeur doivent se concentrer sur cette intégration multimodale sous la direction des autorités organisatrices. Un bel exemple de réalisation constitue la carte et le site du DTPR ([www.dtp.rg](http://www.dtp.rg)) et le carnet horaire du bassin franco-valdo-genevois.

Toute communauté tarifaire induit une perte de recettes pour les opérateurs participants. La loi fédérale sur les transports publics (LFTP) fixe le principe de l'indemnisation par les autorités organisatrices. Le montant de l'indemnité est faible, si le tarif communautaire est proche du tarif que chacun des opérateurs demanderait. Il est en revanche élevé, si le tarif communautaire est très bas.

Avec le niveau tarifaire actuel, l'indemnité se situe à 6 mio de CHF approximativement. Elle s'ajoute, après répartition entre opérateurs, aux recettes de ces derniers et améliore ainsi le taux de couverture des charges. Elle vient en diminution des subventions pour les prestations (enveloppe budgétaire).

#### 4.7 UNIRESO

La communauté tarifaire UNIRESO constituée des TPG, des CFF et des Mouettes genevoises représente un acteur primordial dans le paysage des transports collectifs à Genève et pour sa région. Son extension progressive par l'intermédiaire d'accords entre ses membres et de nous partenaires (TPN, SNCF etc) permet aux usagers de bénéficier d'une offre unifiée toujours plus importante.

Dans ce contexte, UNIRESO est appelé à se renforcer et à s'étendre sur l'ensemble du bassin franco-valdo-genevois afin de devenir le partenaire central de la mobilité. Des efforts de communication visant à renforcer la présence d'UNIRESO auprès des usagers sont donc capitaux.

Afin de doter la communauté tarifaire UNIRESO des outils et des structures lui permettant de relever ce défi, il conviendra, durant la période considérée, d'examiner d'éventuelles modifications de son statut juridique afin de permettre notamment plus facilement l'intégration de nouveaux partenaires.

#### 5. Coût du plan directeur des transports collectifs 2007-2010

Le coût du plan directeur des transports collectifs est déterminé selon les premiers plans financiers disponibles des opérateurs, qui ont été transmis à l'OCM. Ces chiffres sont donc indicatifs. Les chiffres plus précis seront disponibles dans le cadre des contrats de prestations liant l'Etat aux différents opérateurs.

**Ainsi, l'effort de l'Etat passe de près de 161 millions en 2006 à 177 millions en 2010**

Coût des plans directeurs des transports collectifs						
Opérateur	PDTC 03-06		Plan directeur des transports collectifs 2007-2010			
	2002	2006	2007	2008	2009	2010
TPG	109'900'000	153'600'000	159'769'000	157'215'000	160'023'000	164'721'000
CFF	3'689'000	4'411'000	4'500'000	4'700'000	5'200'000	5'800'000
SMGN	559'000	1'871'000	2'036'000	2'126'000	2'217'000	2'653'000
TPN	0	180'000	180'000	190'000	200'000	200'000
SNCF	225'000	560'000	520'000	0	0	0
Unireso	4'998'000	0	3'100'000	3'300'000	3'500'000	3'700'000
<b>Total</b>	<b>119'371'000</b>	<b>160'622'000</b>	<b>170'105'000</b>	<b>167'531'000</b>	<b>171'140'000</b>	<b>177'074'000</b>

Variations				
Opérateur	2002-2006	02-06 %	2006-2010	06-10 %
TPG	43'700'000	40%	11'121'000	7%
CFF	722'000	20%	1'389'000	31%
SMGN	1'312'000	235%	782'000	42%
TPN	180'000	-	20'000	11%
SNCF	335'000	149%	-	-
Unireso	-4'998'000	-	3'700'000	-
<b>Total</b>	<b>41'251'000</b>	<b>35%</b>	<b>16'452'000</b>	<b>10%</b>

Les indemnités de la Confédération liées au trafic régional, versées directement aux opérateurs TPG, CFF, TPN et SNCF ne sont pas comprises dans ces montants. Elles s'élèvent à 9,3 millions par année.

Dès 2008, la ligne Eaux-Vives - Annemasse ne sera plus exploitée par la SNCF, ce qui explique l'absence de subvention cantonale dès cette date.

Les indemnités Unireso correspondent au manque à gagner des opérateurs suite à la mise en place de la communauté tarifaire intégrale, selon l'article 11 de la loi fédérale sur les transports publics (une partie du montant est déjà pris en compte dans les plans financiers des opérateurs). Ce montant, réparti entre les opérateurs selon une clé de répartition, est intégré aux produits du transport dans les plans financiers.

Compte tenu des efforts importants de rationalisation de leur exploitation, les TPG sont capables de produire un développement de offre de transport supérieure à un coût moindre comme l'illustre le tableau suivant:

<b>Plan directeur / TPG</b>	<b>Croissance de l'offre</b>	<b>Subventions cantonales</b>
PDTC 2003-2006	+24% (réalisé)	+41,2 mio (+35%)
CP 2003-2006	+23% (réalisé)	+43,7 mio (+40%)
PDTC 2007-2010	+26% (planifié)	+16,5 mio (+10%)
CP 2007-2010	+25% (planifié)	+11,1 mio (+7%)

#### **6. Suivi du plan directeur des transports collectifs 2007-2010**

Le suivi du plan directeur sera opéré par le biais des contrats de prestations des opérateurs avec l'Etat, car le plan directeur ne constitue donc pas un engagement contractuel des opérateurs.

Par exemple, le contrat de prestations des TPG sera considéré comme rempli, si l'offre commandée est effectivement mise en service et si les cibles des différents indicateurs du contrat sont atteintes, selon une méthode décrite explicitement.



RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE GENÈVE

DÉPARTEMENT DES FINANCES  
Administration des Finances de l'Etat

**PREAVIS TECHNIQUE** <sup>134</sup>

fonctionnement     bouclement  
 investissement     autre

rubriques n° 06.03.51.00 363 0 0114  
06.03.51.00 363 0 0511  
06.03.51.00 365 0 0502

*Ce préavis technique ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.*

**1. Objet**

Projet de loi relatif à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG).

**2. Planification des charges et revenus de fonctionnement induits par le projet**

(en millions de francs)	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Résultat récurrent
Charges en personnel [30]	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses générales [31]	-	-	-	-	-	-	-	-
Charges financières [32+33]	-	-	-	-	-	-	-	-
Charges particulières [30 à 36]	-	-	-	-	-	-	-	-
Octroi de subvention ou prestations [36]	152.00	155.00	158.00	161.00	-	-	-	-
<b>Total des charges de fonctionnement</b>	<b>152.00</b>	<b>155.00</b>	<b>158.00</b>	<b>161.00</b>	-	-	-	-
Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46]	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres revenus [42]	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total des revenus de fonctionnement</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Résultat net de fonctionnement</b>	<b>152.00</b>	<b>155.00</b>	<b>158.00</b>	<b>161.00</b>	-	-	-	-

**3. Financement**

Ce crédit de fonctionnement, sous la forme d'une indemnité annuelle, devra être inscrit au budget de fonctionnement dès 2007.

Le versement de cette indemnité annuelle est limité aux années 2007 à 2010.

**4. Remarques**

Ce projet de loi s'inscrit dans une perspective hors transfert d'actifs, ce qui implique pour l'Etat de continuer à assumer certains investissements qui, en cas de transfert d'actifs, seraient pris en charge par les Transport publics genevois.

En cas de transfert d'actifs, le département du territoire a précisé que l'impact sur l'enveloppe budgétaire n'était pas prise en compte dans le présent projet de loi.

Moreno Sella

Marc Gloria

Genève, le 25 août 2006

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs transmis le 25 août 2006, sur les tableaux financiers transmis le 8 août 2006, ainsi que sur les annexes transmises le 25 août 2006. L'Administration des Finances de l'Etat n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du préavis technique.

Pris connaissance le : 28 août 2006

Signature du responsable financier :