

*Date de dépôt : 6 août 2020*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier :**

- a) PL 12689-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2019**
- b) PL 12690-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2019**

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le projet de loi en question lors de sa séance du 26 mai 2020 sous la présidence de M<sup>me</sup> Marjorie de Chastonay. La commission des transports a été assistée par : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur général des transports, DI ; M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, DI.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M<sup>me</sup> Laure Diallo.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté aux travaux de la commission des transports.

### **Présentation des états financiers consolidés des TPG et de son rapport de gestion pour l'année 2019 par M. Denis Berdoz, directeur général, et M<sup>me</sup> Sophie Heurtault Malherbe, directrice des finances et de la gestion**

M. Berdoz précise qu'ils ont prévu une présentation des comptes annuels 2019 qui sont bouclés et du rapport de gestion, document qui retrace les grandes lignes de l'année passée.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique que l'année 2019 a été marquée par une hausse de l'offre de 4,3%. Ils constatent un résultat définitif plus faible que prévu au budget, avec un budget déficitaire de l'ordre de 4 millions et le déficit final est de 4,4 millions. Il y a beaucoup d'écarts sur le tableau p. 3 entre le budget et les comptes. Le principal effet est lié aux revenus inférieurs à ce qui était budgétisé avec un effet sur a clé de répartition des revenus. Les TPG font partie d'une communauté tarifaire, les revenus sont donc répartis entre les différents opérateurs.

Elle attire leur attention sur le fait qu'il y a une hausse de la sous-traitance à mettre en lien avec la hausse des contributions des communes et des tiers. Quand le budget 2019 a été préparé, ils n'avaient pas l'offre finale sur le Pays de Gex pour le GLCT et donc la sous-traitance est compensée par des subventions supplémentaires du même ordre de grandeur qui viennent du GLCT. Les charges de personnel sont inférieures à ce qui était prévu, ils ont recruté massivement et le salaire moyen est légèrement inférieur à ce qui avait été budgétisé.

Entre le budget et le réel, la répartition et les équilibres sont les mêmes entre l'année dernière et cette année. Sur la p. 7, on constate qu'il y a deux écarts sur les revenus de transport UNIRESO ; il y a le détail par type de titre de transport. Cet écart est essentiellement lié à l'effet clé. Elle en profite pour faire un topo par rapport à la situation avant la baisse des tarifs. Les revenus des transports UNIRESO sont à 134 647 000 francs fin 2019, soit en dessous du niveau des revenus en 2014 qui étaient à 136 200 000 francs. Elle a calculé l'écart qu'on aurait eu par rapport aux abonnements annuels vendus.

En 2019, ils ont vendu plus de 128 000 abonnements annuels et si on y applique les 200 francs d'écart entre le prix de l'abonnement avant la baisse des tarifs et le tarif actuel, cela fait un peu plus de 25 millions de francs d'écart.

Pour les revenus des transports TPG on est aussi en dessous de ce qui avait été budgétisé. Ils n'ont hélas pas réussi à atteindre le budget, c'est lié aux transports réservés et il y a eu moins de transports de substitution en 2019. Les autres revenus concernent les contrôles des titres de transport, qui sont en recul par rapport à l'année précédente, car ils ont eu un déficit de contrôleurs et il y a eu de facto moins de contrôle.

Le taux de fraude était de 2,3% en 2018 et de 2,7% en 2019. Concernant les charges d'exploitation, on voit que les frais de personnel sont en légère baisse, mais pas parce qu'ils n'ont pas embauché. Au niveau des frais de bâtiments et installations fixes, ils ont eu moins de dépenses que prévu. Elle

relève un écart sur les cotisations impôts et taxes et c'est dû à la TVA non récupérable.

Ils établissent un budget sur une base. Comme les TPG sont subventionnés, ils ne peuvent pas récupérer l'intégralité de la TVA et cet écart s'explique par la différence entre le taux de TVA récupérable budgétisé et le taux réel. Le dernier écart significatif est la dotation aux amortissements.

En ce qui concerne l'évolution de frais de personnel, on a une relative stabilité. Le dernier trait en rose p. 9 représente le coût total moyen par ETP donc il comprend le salaire, la formation, les uniformes et toutes les autres charges liées au personnel. Elle précise que l'exercice 2019 est le dernier exercice du contrat de prestation 2015-2019. On voit une corrélation entre les revenus des transports, les contributions et frais de personnel et les autres charges d'exploitation.

Pour le suivi des investissements, ils y ont intégré les coûts du TOSA dans les autobus alors qu'on pourrait penser que parfois c'est dans les trolleybus. Pour les tramways, il y a un montant engagé qui n'était pas prévu et budgétisé donc c'est un engagement pour les tramways qui seront mis en service sur le contrat de prestations 2020-2024.

En ce qui concerne l'actif du bilan (p. 13), la différence entre 2018 et 2019 pour les travaux d'investissements en cours est due aux travaux réalisés concernant leur dépôt. Leur dette au global, si on prend les engagements à court et à long termes, a augmenté d'un montant de l'ordre de 40 millions de francs. Elle relève quatre faits marquants : le lancement de la ligne transfrontalière du tram 17, la réussite de l'étape de synchronisation avec le Léman Express et le lancement de ZENGO, l'abonnement multimodal et la création de leur filiale GCT pour la gestion des communautés tarifaires UNIRESO et Léman Pass.

En ce qui concerne les indicateurs financiers du contrat de prestations, les objectifs sont atteints voire dépassés pour ce qui concerne le ratio de contribution cantonale où ils sont dans la limite de tolérance en ce qui concerne le ratio coût/offre. Enfin, pour le graphique sur l'évolution des places et voyages x km entre 2015 et 2019, elle précise que l'évolution de l'offre est la courbe en rose et l'évolution de la fréquentation est la courbe en bleu.

Un commissaire (S) n'a pas compris pour le suivi des investissements au niveau des bâtiments et installations fixes pourquoi la tendance est à la baisse.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique que si l'on enlève l'effet tramway, l'enveloppe des investissements n'a pas été intégralement utilisée notamment

sur les bâtiments. Ils n'ont pas réussi à réaliser tous les investissements imaginés. Les bâtiments ont été entretenus correctement. Ils avaient aussi surévalué les coûts de certains travaux, notamment au dépôt de la Jonction.

Un commissaire (S) demande pourquoi 417 000 francs de moins ont été utilisés pour la communication et le marketing, car cela aurait permis plus de communication sur les nouvelles offres.

M. Berdoz indique qu'il y avait fixé un effort très important de communication et ils ont réalisé un effort important. Ils ont été plus actifs que l'année d'avant mais pas autant qu'on pouvait l'imaginer. Mais cet effort supplémentaire est en lien avec le Léman Express. Ils avaient prévu de faire beaucoup plus et ils n'ont pas tout à fait réalisé cela.

Un commissaire (S) demande à quoi cette diminution est concrètement due.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond qu'ils avaient évalué un besoin supplémentaire pour le Léman Express mais il a visiblement été surévalué. Ils ont pu communiquer de manière efficace sans dépenser tout le budget prévu pour cela.

Une commissaire (S) dit que dans l'exposé des motifs joint au rapport de gestion, il est indiqué que l'année 2019 a été marquée par le fait que l'indemnité cantonale comprend une réduction équivalente à 5% de la masse salariale, conformément à une décision du Conseil d'Etat qui date de 2015. Elle demande si ça a été absorbé en totalité en 2019.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe se demande si ce préambule ne fait pas référence à l'intégralité du contrat de prestations. Effectivement, cette réduction de 5% est en lien avec le PFP, soit avec les montants initiaux du contrat de prestations qui ont été revus dans le budget.

Une commissaire (S) demande des précisions concernant l'indicateur au sujet des émissions de CO<sub>2</sub> évitées grâce aux transports collectifs avec une valeur cible exprimée en francs par place et km parcourus.

M. Berdoz précise que cet indicateur a été abandonné, car il n'était pas idéal et il n'existe plus sous cette forme dans le nouveau contrat de prestation. Il s'agissait de valoriser les km qui n'ont pas été faits en transports individuels grâce à l'utilisation des transports collectifs.

Une commissaire (S) dit qu'il est aussi indiqué que les objectifs d'économie de CO<sub>2</sub> ne sont pas remplis, car il y a eu un plus grand développement des bus par rapport aux trams et trolleybus. Elle demande ce qu'il en est des projets d'électrification des lignes de bus.

M. Berdoz répond qu'aujourd'hui plus de la moitié de l'offre des TPG est électrique, grâce aux trams, aux trolleybus et au TOSA dorénavant. Ce ratio va encore s'améliorer, car ils n'ont pas prévu dans les années qui viennent d'acquérir des véhicules thermiques. Des trams et trolleybus ont été commandés et il va y avoir un appel d'offres pour les bus électriques. Ce ratio est condamné à s'améliorer nettement au vu de leur politique d'achat.

Une commissaire (S) demande, concernant les TOSA, s'ils ont fait une analyse de la fiabilité de cette ligne, soit si ce bus tomberait plus souvent en panne ou aurait du retard.

M. Berdoz dit qu'ils ont suivi ce point avec attention. Aujourd'hui on ne peut plus comparer le taux de disponibilité sur la ligne 23 entre des véhicules diesel et TOSA parce qu'ils n'ont plus que des véhicules TOSA. Ils ont monitoré chaque mois cet écart et ils ont constaté au début qu'ils avaient des courses non réalisées en bus électrique qu'il fallait remplacer par des bus diesel et ceci s'est amélioré. On peut aujourd'hui affirmer que c'est un produit fiable et sauf cas particuliers de maintenance, il n'y a plus de véhicules thermiques engagés sur la ligne 23.

Une commissaire (S) voit que le nombre de courses non réalisées augmente. Elle demande si c'est une augmentation linéaire sur le contrat de prestation et quelles en sont les causes.

M. Berdoz répond qu'il y a deux explications. Ce sont les conditions de circulation qui allaient dans le sens de la dégradation jusque récemment, malgré un nombre important de mesures prises par la Ville et l'Etat de Genève. La deuxième raison est interne, ils sont encore un peu justes en véhicules de réserve. Ils considèrent qu'il faut 10% de véhicules de réserve pour permettre la maintenance et ils étaient assez serrés en 2019. Ça n'est en règle générale pas des problèmes liés au personnel.

Une commissaire (S) revient sur l'augmentation de l'offre en 2018 et 2019. Elle leur demande de rappeler le nombre de places par km en 2014.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que le nombre de places par km en 2014 était de 3 423 811 (en milliers de PKM). On est actuellement légèrement en dessous de cela.

Une commissaire (S) relève qu'ils ont changé leur application mobile.

M. Berdoz précise qu'ils en ont créé une nouvelle, ils ont considéré qu'il fallait innover mais avec une certaine prudence. Fin 2019, ils ont lancé une nouvelle application TPG PREVIEW qui est une première version qui n'a pas encore remplacé l'application TPG standard, donc leur clientèle a le choix. Sur l'ancienne application, on peut acheter son titre de transport via

SMS et sur la nouvelle application on peut aussi le faire par carte de crédit et on est en temps réel complet pour les horaires.

Pour le moment ces deux applications cohabitent, car on veut que la nouvelle application soit parfaite et on considère qu'elle doit encore progresser et à terme ils n'en auront plus qu'une.

Une commissaire (S) trouve que la nouvelle application est moins efficace que la précédente, notamment quand il s'agit de voir les arrêts, il est indiqué « Genève ... » et on n'arrive pas à voir le nom des arrêts.

M. Berdoz dit qu'il y avait ce problème au départ, mais il avait été résolu. Il demande si c'est de manière générale ou lors d'une recherche d'itinéraire.

Une commissaire (S) précise que cela se passe lors d'une recherche d'itinéraire.

Un commissaire (S) indique qu'il avait le même problème et qu'il a fallu réinstaller l'application.

M. Berdoz lui recommande de faire une mise à jour.

M. Favre dit que cette application est sans doute perfectible, mais elle a un gros avantage, car elle permet pour la première fois et peut-être de manière un peu trop complexe, d'avoir une véritable recherche d'itinéraire multimodal avec les horaires planifiés et leur mise à jour en temps réel. L'idée est de pouvoir amener la palette d'offre pour mieux faire prendre le Léman Express aux usagers genevois et qu'ils se rendent compte qu'il vaut la peine de marcher un peu pour prendre un tram puis le Léman Express.

C'est ce qui manquait dans l'application initiale, on n'avait pas un moteur de recherche performant. Cette instantanéité a été un des gros enjeux de la mise en service du Léman Express pour changer les habitudes des usagers et pour encourager les utilisateurs à découvrir des itinéraires auxquels ils n'avaient pas pensé. Il trouve que les TPG ont répondu à l'ensemble des attentes du canton en matière de mobilité en temps réel.

M. Berdoz ajoute qu'on peut avoir une liste de favoris qui permet d'avoir les prochaines correspondances.

Une commissaire (S) observe une légère augmentation de la vitesse commerciale, mais elle reste modeste. Elle demande à combien elle est en 2019.

M. Berdoz dit que la progression est petite mais elle existe quand même. Cette légère amélioration tient à l'utilisation des arrêts à la demande, qui ont été généralisés sur le réseau pneu et aux mesures mises en place ponctuellement dans le canton et à la Ville de Genève. La valeur est de 16,46 km/h pour 2019.

Un commissaire (UDC) revient sur la situation financière 2019 de TPG Pub qui était déjà en perte l'an dernier. On passe à 4,4 millions de pertes et il demande si elle concerne surtout le contrat avec les vaudois.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe confirme que c'est le contrat avec Lausanne qui termine en 2021 donc il y aura encore un effet sur 2020. Des mesures ont été prises pour limiter ces pertes et elles sont bien moindres que sur les exercices précédents. Un nouveau directeur est arrivé en mars 2020 et il prend des mesures pour limiter cela.

Un commissaire (UDC) demande la proportion de nouveaux chauffeurs qui viennent de l'OCE.

M. Berdoz répond qu'environ 53-54% de l'ensemble du personnel recruté en 2019 aux TPG provient de l'OCE. Ils ont eu des promotions et recrutements internes, mais depuis quelques années, plus de la moitié des nouveaux collaborateurs viennent de l'OCE.

Un commissaire (UDC) dit qu'au niveau des résultats financiers nets, il y a de bonnes nouvelles grâce à des intérêts variables négatifs.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe précise qu'il y a un effet en 2019 lié au changement de cartes prépayées. Ils sont passés de la carte bonus à la tpgPay. Ils avaient un stock de cartes bonus dont les gens n'avaient pas utilisé l'intégralité du solde. Les cartes bonus sont arrivées à fin de validité, il y a eu 1,9 million de montant non réclamé sur ces cartes qui font qu'ils ont un produit financier important sur l'exercice 2019, mais ça ne se reproduira pas sur les autres exercices. La carte tpgPay est rechargeable et n'a plus de date de validité.

Un commissaire (UDC) demande à combien est le taux moyen d'intérêt pour les emprunts et s'ils renouvellent par tranche.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond qu'elle ne connaît pas le chiffre exact, mais c'est en tout cas moins de 2%. Le renouvellement par tranche n'est pas systématique et dépend des besoins. En début 2020 ils ont fait une émission obligataire où ils ont levé un montant de 100 millions à coupon 0%. Ça ne couvre que leurs investissements et pas leur fonctionnement.

Un commissaire (UDC) voit qu'ils sont presque à 291 millions sur les travaux, il demande s'il y aura de mauvaises surprises par rapport à la problématique de l'entreprise d'électricité et s'il risque d'y avoir un écart.

M. Berdoz dit qu'il n'y aura pas de surprise au sens où les montants ont déjà été estimés et annoncés mais, effectivement, l'opération globale avec le retard pris et la reprise au pied levé par de nouvelles entreprises dans des

conditions financières moins favorables auront un impact d'une dizaine de millions de francs sur le coût total de l'opération.

Un commissaire (UDC) dit que le GC avait voté une enveloppe de 50 millions pour le remplacement des feux. Il demande si c'est une amélioration pour les TPG et si le renouvellement se fait à une vitesse qui permettrait d'améliorer leur vitesse commerciale.

M. Berdoz dit que ce montant a pour but de moderniser le parc de signalisation lumineuse urbaine et permet d'améliorer les conditions de circulation donc de leur point de vue c'est favorable.

Un commissaire (UDC) demande ce qu'il en est pour de gros nœuds comme Plainpalais où il y a des installations qui datent d'il y a fort longtemps au niveau des trams.

M. Berdoz répond que d'un point de vue général, un matériel moderne est plus favorable, mais il ne saurait pas dire carrefour par carrefour.

Un commissaire (S) demande s'ils ont été satisfaits de la fréquentation de la ligne 17 sur les arrêts en France voisine et comment l'exploitation de cette ligne y est financée et par quel partenaire français.

M. Berdoz répond que le tram 17 avait trouvé son public et la fréquentation était très satisfaisante dès le démarrage, ça a évidemment changé brutalement avec le COVID. Les débuts étaient encourageants en parallèle de ceux du Léman Express.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique qu'ils reçoivent une subvention d'exploitation d'Annemasse Agglo.

Un commissaire (S) demande comment se passe le lancement de ZENGO.

M. Berdoz précise que ZENGO est une application de multimodalité. Elle permet de planifier, commander et payer le trajet incluant du bus, du taxi, de la voiture de location, etc. De leur point de vie c'est l'avenir, ils ont des clients, le volume reste faible et cela nécessitera des développements et de la communication supplémentaires.

Un commissaire (MCG) s'intéresse au renouvellement de la flotte diesel. Il demande s'ils ont envisagé de passer à l'hydrogène comme c'est le cas par exemple à Reykjavik.

M. Berdoz rappelle qu'ils ne vont plus acquérir de véhicules thermiques, ils misent sur les véhicules électriques, mais ils continuent à suivre de près ce qu'il se passe en termes hydrogène. Ils participent à un projet qui se fait sous l'égide des SIG et qui prévoit une installation pilote de production d'hydrogène et de distributions, mais de leur point de vue, ça a un degré de maturité inférieur au véhicule électrique aujourd'hui.



Un commissaire (PDC) demande comment ils expliquent l'augmentation en 2019 des abonnements annuels, si c'est grâce à la communication ou à l'attrait du développement du réseau. Dans l'exposé des motifs du PL, ils parlent de la progression de la fréquentation en voyage km et il est interpellé par une phrase du Conseil d'Etat qui dit que la fréquentation des TPG a augmenté en 2019 grâce en particulier aux frontaliers.

M. Berdoz fait l'hypothèse que le Conseil d'Etat a voulu indiquer que les lignes transfrontalières sont parmi les plus dynamiques en termes d'augmentation de fréquentation. En ce qui concerne les ventes d'abonnements annuels, la première raison est que l'offre s'est développée et elle a attiré de clients supplémentaires. La deuxième raison est qu'ils ont décidé d'avoir une politique de communication plus agressive depuis quelques années en partant du principe qu'on peut chercher des clients supplémentaires même si c'est un marché mature.

La troisième raison, c'est que dans la nouvelle grille tarifaire, les prix du titre de transport individuel et de l'abonnement annuel ont baissé, contrairement à l'abonnement mensuel qui n'avait pas bougé ; on constate donc un transfert en continu des abonnements mensuels vers les abonnements annuels.

Une commissaire (PLR) demande, en ce qui concerne les immobilisations incorporelles, en quoi consistent les cessions et transferts. Elle demande si ce sont des reventes de véhicules.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe imagine qu'il s'agit de cessions, mais elle lui répondra par écrit.

Une commissaire (PLR) demande en quoi consistent les avantages postérieurs à l'emploi qui sont autres que les retraites.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond qu'il s'agit du doublement du dernier salaire des personnes qui partent à la retraite.

M<sup>me</sup> Favre revient sur la question du niveau d'offre. En 2020, l'offre financée est de 30 millions de places km en plus par an. A l'époque, le calcul pour revenir au niveau normal d'offre intégrait les aspects ferroviaires. Voilà pourquoi il y avait une discrépance, car ils estiment qu'ils ont rempli les conditions de ce PL. Il y a des prestations de l'époque qu'ils n'ont pas remises en place comme la prolongation jusqu'à 20h des heures de pointe et ils ont rajouté d'autres prestations.

La présidente demande s'il y a des propositions d'auditions ou si la commission souhaite passer au vote d'entrée en matière.

La commission décide à l'unanimité de passer au vote d'entrée en matière des PL 12689 et 12690.

## Votes

### PL 12689

La présidente met aux voix **l'entrée en matière** du PL 12689

Oui : 13 (2 S, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG)

Non : -

Abstentions : -

*L'entrée en matière du PL 12689 est acceptée.*

### 2<sup>e</sup> débat

La présidente met aux voix l'article unique du PL 12689 :

Oui : 13 (2 S, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG)

Non : -

Abstentions : -

*L'article unique du PL 12689 est accepté.*

### 3<sup>e</sup> débat

La présidente met aux voix le PL 12689 dans son ensemble :

Oui : 13 (2 S, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG)

Non : -

Abstentions : -

**Le PL 12689 est adopté.**

### PL 12690

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12690 :

Oui : 13 (2 S, 3 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve, 1 EAG)

Non : -

Abstentions : -

*L'entrée en matière du PL 12690 est acceptée.*

**2<sup>e</sup> débat**

La présidente met aux voix l'article unique du PL 12690 :

Oui : 13 (2 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve)

Non : -

Abstentions : 1 (1 EAG)

*L'article unique est accepté.*

**3<sup>e</sup> débat**

La présidente met aux voix le PL 12690 dans son ensemble :

Oui : 13 (2 S, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC, 2 PDC, 2 Ve)

Non : -

Abstentions : 1 (1 EAG)

**Le PL 12690 est adopté.**

La commission décide à l'unanimité de lier les PL 12689 et 12690.

## Projet de loi

(12689-A)

### **approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2019**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre h, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 33 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;  
vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois pour l'année 2019 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois du 9 mars 2020,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Etats financiers**

<sup>1</sup> Les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) comprennent :

- a) un bilan ;
- b) un compte de résultat ;
- c) un tableau des variations des fonds propres ;
- d) un tableau des flux de liquidités ;
- e) une annexe contenant un résumé des principes et méthodes comptables, des notes détaillant les différents postes du bilan et du compte d'exploitation, ainsi que les autres informations requises par le référentiel comptable.

<sup>2</sup> Les états financiers pour l'année 2019 sont approuvés.

## **Projet de loi**

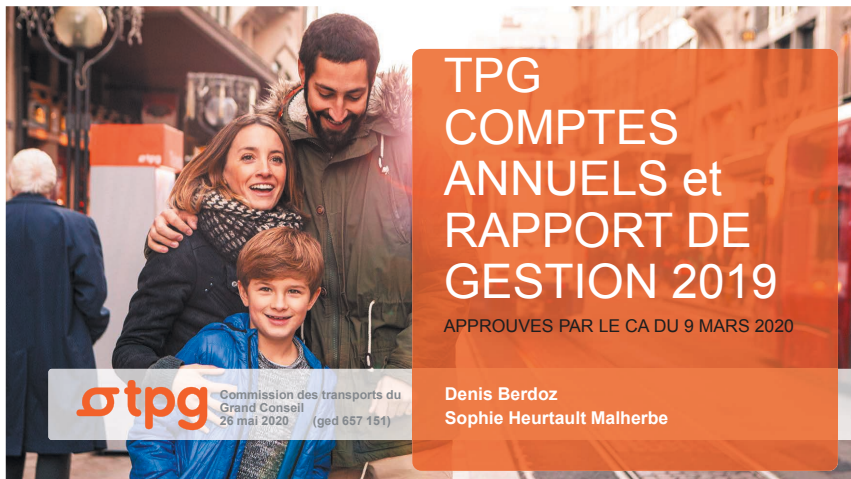
**(12690-A)**

### **approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2019**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative  
et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 34, alinéa 1, de la loi sur l'organisation des institutions de droit  
public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du  
10 décembre 2014 ;  
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année  
2019 ;  
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG)  
pour l'année 2019 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois  
(TPG) du 9 mars 2020,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique Rapport de gestion**

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année  
2019 est approuvé.



**σtpg**

 **COMPTES 2019**

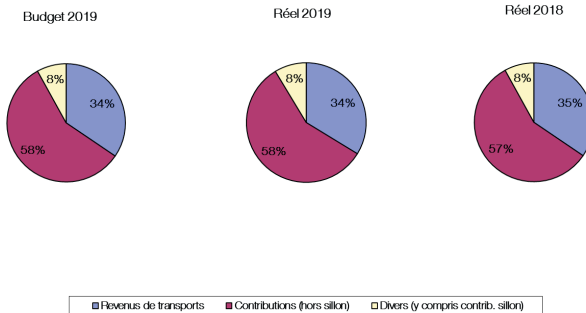
## COMPTE DE RESULTAT 2019



DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET	RÉEL	RÉEL	ÉCARTS		ÉCARTS	
	CONSOLIDE *	CONSOLIDE	CONSOLIDE	Réal vs budget		Réal 2019 vs réel 2018	
	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2018	CHF	%	CHF	%
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>							
Revenus de transports	156 669	153 732	150 721	-2 917	-1.9%	3 031	2.0%
dont revenu de transports Unité50	126 820	124 547	120 961	-1 753	-0.8%	3 986	3.1%
Contributions de l'Etat de Genève	250 212	249 018	240 451	-694	-0.3%	8 067	3.8%
dont contributeurs droits de sillon et d'usage	13 759	13 759	13 759	0	0.0%	0	0.0%
Contributions de la Confédération	11 651	11 722	11 415	-71	-0.6%	305	2.3%
Contributions des communes et des Tiers	13 063	15 244	13 092	2 150	16.5%	2 152	16.4%
Produits d'exploitation divers	21 739	22 297	19 007	508	2.6%	3 290	17.3%
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>453 355</b>	<b>452 532</b>	<b>434 667</b>	<b>-822</b>	<b>-0.2%</b>	<b>17 846</b>	<b>4.1%</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>							
Frais de personnel	260 574	259 415	247 359	-1 159	-0.4%	12 056	4.9%
Frais de véhicules	30 779	31 095	30 525	316	1.0%	569	1.9%
Frais de bâtiments et installations fixes	21 377	20 148	20 574	-1 229	-5.7%	-426	-2.1%
dont droits de sillon et d'usage	13 909	13 697	13 909	-11	-0.1%	-12	-0.1%
Sous-balance de transport	50 282	57 213	51 615	1 981	3.9%	9 068	10.8%
Charges d'exploitation diverses	30 445	31 296	30 412	882	2.8%	884	2.8%
Dotations aux amortissements	40 146	46 575	44 734	1 429	3.2%	1 941	4.1%
Pertes sur constatés et débiteurs	2 553	2 762	2 777	229	9%	6	0.2%
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>448 165</b>	<b>448 525</b>	<b>427 997</b>	<b>2 370</b>	<b>0.5%</b>	<b>20 528</b>	<b>4.8%</b>
% des produits	99%	99%	98%				
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>7 200</b>	<b>4 007</b>	<b>6 690</b>	<b>-3 192</b>	<b>-44.3%</b>	<b>-2 683</b>	<b>-40.1%</b>
Produits financiers	994	3 229	1 945	2 235	224.9%	1 384	75.0%
Charges financières	-12 187	-11 738	-12 125	-479	-3.9%	-416	-3.5%
Résultat financier	-11 193	-8 479	-10 280	2 714	24.2%	1 960	17.8%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	0	58	409	58		-350	-85.8%
<b>RÉSULTAT NET (EXCÉDENT)</b>	<b>-3 993</b>	<b>-4 144</b>	<b>-3 181</b>	<b>-420</b>	<b>-10.6%</b>	<b>-1 233</b>	<b>-38.7%</b>
Total des produits	-454 349	-456 550	-436 940	1 471	0.3%	16 880	4.3%
Total des charges	-458 342	-460 234	-442 121	1 892	0.4%	20 712	4.6%

3

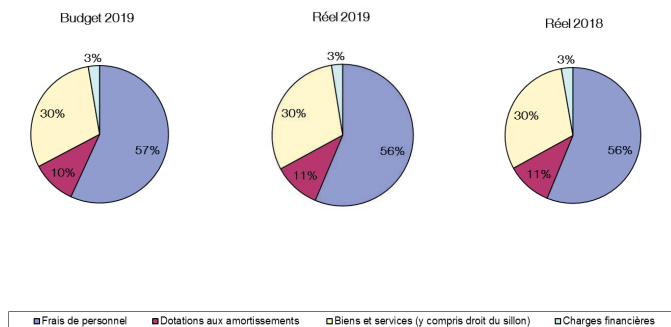
## REPARTITION DES PRODUITS EN %



4

## REPARTITION DES CHARGES EN %

σtpg



5

σtpg



## DETAIL DES PRODUITS ET DES CHARGES

6



# PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISÉS



## DETAIL DES REVENUS DU TRANSPORT 31.12.2019

### Produits comptabilisés - part TPG

en milliers CHF	Budget Consolidé 31.12.2019	Réel Consolidé 31.12.2019	Réel Consolidé 31.12.2018	ÉCARTS		ÉCARTS	
				Réel vs budget CHF	%	Réel 2019 vs réel 2018 CHF	%
Billets <i>dont cartes journalières</i>	47'482 8'019	46'813 8'362	46'140 8'189	-669 342	-1.4% 4.3%	673 173	1.5% 2.1%
Abonnements annuels	49'263	48'916	46'831	-347	-0.7%	2'085	4.5%
Abonnements mensuels	27'895	27'567	27'488	-328	-1.2%	80	0.3%
Abonnements hebdomadaires	443	370	381	-73	-16.4%	-10	-2.7%
Autres titres de transports	14'646	15'044	13'750	397	2.7%	1'293	9.4%
Rabais et bonus	-3'930	-4'064	-3'929	-134	3.4%	-135	3.4%
<b>Total revenus de transports UNIRESO</b>	<b>135'800</b>	<b>134'647</b>	<b>130'661</b>	<b>-1'153</b>	<b>-0.8%</b>	<b>3'986</b>	<b>3.1%</b>
<b>Revenus de transports TPG</b>	<b>13'674</b>	<b>12'626</b>	<b>13'104</b>	<b>-1'048</b>	<b>-7.7%</b>	<b>-478</b>	<b>-3.6%</b>
<b>Autres produits du transport (CTT, ...)</b>	<b>7'195</b>	<b>6'479</b>	<b>6'956</b>	<b>-716</b>	<b>-10.0%</b>	<b>-477</b>	<b>-6.9%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>156'669</b>	<b>153'752</b>	<b>150'721</b>	<b>-2'917</b>	<b>-1.9%</b>	<b>3'031</b>	<b>2.0%</b>
<small>Part TPG cili de répartition Unireso</small>	<small>92.88%</small>	<small>92.39%</small>	<small>92.89%</small>				

7

# CHARGES D'EXPLOITATION

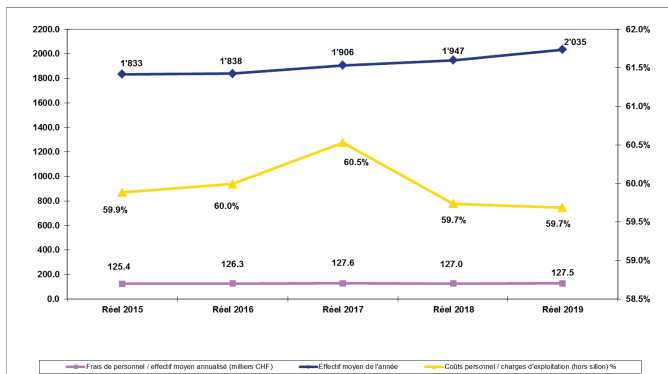


DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET CONSOLIDE * 31.12.2019	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2019	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2018	Écarts		Écarts	
				Réel vs budget CHF	%	Réel 2019 vs réel 2018 CHF	%
Frais de personnel	260'574	259'415	247'359	-1'159	-0.4%	12'056	4.9%
Frais de véhicules	30'779	31'095	30'526	316	1.0%	569	1.9%
Frais de bâtiments et installations fixes <i>dont droits de salon et d'usage</i>	21'377 13'909	20'148 13'897	20'574 13'909	-1'228 -11	-5.7% -0.1%	-426 -12	-2.1%
Sous-traitance de transport	55'282	57'213	51'615	1'931	3.5%	5'598	10.8%
<i>Sous-traitance de transport</i>	39'337	40'272	35'677	935	2.4%	4'996	12.9%
<i>Sous-traitance GLCT</i>	15'945	16'941	15'939	996	6.2%	1'002	6.3%
Charges d'exploitation diverses, dont	30'445	31'296	30'412	852	2.8%	884	2.9%
<i>Assurances et franchises</i>	2'180	2'229	2'163	49	2.3%	66	3.1%
<i>Études et mandats</i>	1'899	1'824	1'852	-75	-3.9%	-28	-1.5%
<i>Commissions et frais de vente</i>	6'971	7'274	7'645	303	4.3%	-371	-4.9%
<i>Communication et marketing</i>	4'514	4'098	3'222	-417	-9.2%	875	27.2%
<i>Entretien, maintenance, locations</i>	5'988	6'187	5'860	199	3.3%	327	5.6%
<i>Frais administratifs</i>	3'569	3'207	3'049	-363	-10.2%	158	5.2%
<i>Cotisations impôts et taxes</i>	455	1'102	1'603	648	142.5%	-501	-31.3%
<i>Autres charges</i>	4'868	5'376	5'018	508	10.4%	359	7.1%
Dotations aux amortissements	45'146	46'575	44'734	1'429	3.2%	1'841	4.1%
Pertes sur constats et débiteurs	2'553	2'782	2'777	229	9.0%	6	0.2%
<b>TOTAL</b>	<b>446'155</b>	<b>448'525</b>	<b>427'997</b>	<b>2'370</b>	<b>0.5%</b>	<b>20'528</b>	<b>4.8%</b>

\* Rebase

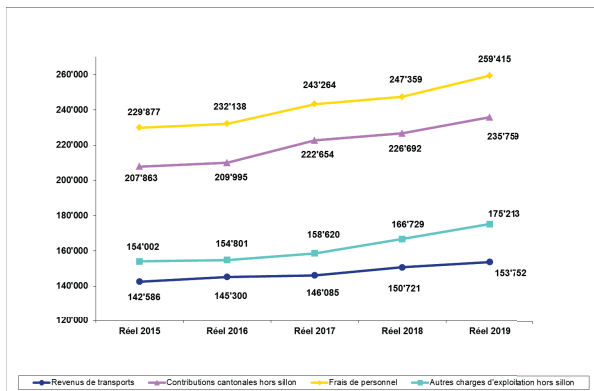
8

## EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2015 - 2019



9

## EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2015 - 2019



- En milliers CHF

10



## INVESTISSEMENTS ET BILAN

11

### SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF	Désignation	Engagé 2015-2019 Consolidé	PPF 2015-2019 (vs TOSA)
	Bâtiments	26'481'884	43'765'000
	Installations Fixes	4'168'882	10'403'490
	<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>	<b>30'650'766</b>	<b>54'168'490</b>
	Bureautique & Mobilier	657'531	280'000
	Instal. & Matériel Info & Télécommunication	17'771'381	16'857'000
	Outils, Machines & Installations Autres	2'233'657	5'842'000
	<b>Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>	<b>20'662'569</b>	<b>22'979'000</b>
	Autobus	16'252'433	15'265'000
	Tramways	56'183'965	0
	Trolleybus	33'191'967	36'000'000
	Equipements Embarqués	29'980'461	31'450'000
	Véhicules de Service	3'392'603	6'121'631
	<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>139'001'429</b>	<b>88'836'631</b>
	Systèmes d'Informations & Télécommunications	23'215'686	27'921'000
	<b>Immobilisations Incorporées</b>	<b>23'215'686</b>	<b>27'921'000</b>
	<b>Investissements PPF (hors En-Chardon)</b>	<b>213'530'449</b>	<b>193'905'121</b>

12

## BILAN ACTIF



En MCHF	31.12.2019	31.12.2018
<b>ACTIF</b>		
LIQUIDITES	13.9	14.4
DEBITEURS D'EXPLOITATION	32.9	40.9
STOCKS	19.4	20.3
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS	10.6	9.6
<b>TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS</b>	<b>76.9</b>	<b>85.3</b>
TERRAINS, BÂTIMENTS INSTALLATIONS FIXES	84.2	88.4
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS	391.9	413.1
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, NET	17.3	12.5
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, NET	13.8	10.9
TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS EN COURS	323.7	253.3
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS	24.1	1.0
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE	1.0	1.1
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME	2.7	1.0
<b>TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES</b>	<b>858.6</b>	<b>781.3</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>935.5</b>	<b>866.6</b>

13

## BILAN PASSIF



En MCHF	31.12.2019	31.12.2018
<b>PASSIF</b>		
CREANCIERS D'EXPLOITATION	26.7	22.8
PART A COURT TERME DES PROVISIONS	1.7	1.3
EMPRUNTS ET DETTES A COURT TERME	4.8	0.0
PART A COURT TERME DES DETTES A LONG TERME	119.2	58.4
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME	51.1	58.0
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b>	<b>203.5</b>	<b>140.5</b>
EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME	529.9	546.9
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES, NET	137.3	113.6
PROVISIONS A LONG TERME	0.3	0.3
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL	11.8	11.2
AUTRES ENGAGEMENTS A LONG TERME	1.7	0.2
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME</b>	<b>681.0</b>	<b>672.2</b>
<b>SOUS-TOTAL DU PASSIF</b>	<b>884.4</b>	<b>812.7</b>
CAPITAL DE DOTATION	44.0	44.0
FONDS DE RESERVES	11.5	13.0
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-4.4	-3.2
FONDS PROPRES	7.1	9.8
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>935.5</b>	<b>866.6</b>

14



## RAPPORT DE GESTION 2019

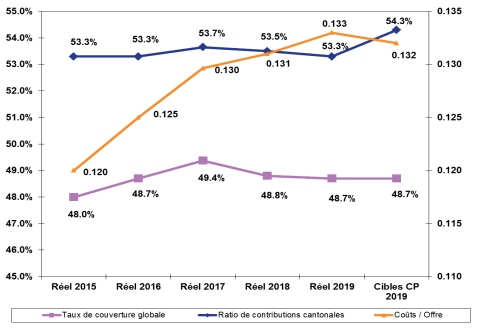
15

### FAITS MARQUANTS

- Lancement de la ligne transfrontalière du tram 17
- Réussite de l'étape de synchronisation avec le Léman Express
- Lancement de zenGo, l'abonnement multimodal
- Création de notre filiale GCT pour la gestion des communautés tarifaires Unireso et Léman Pass

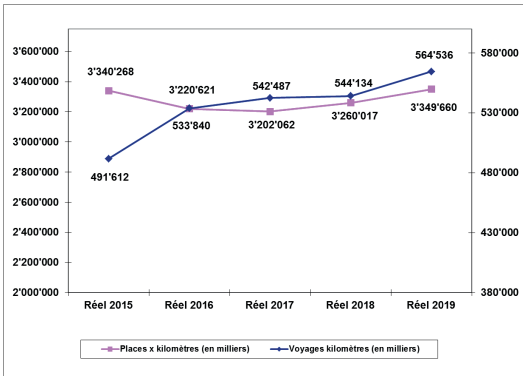
16

## INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



- Ratio de contributions cantonales = contributions cantonales / total produits (hors sillon)
- Taux de couverture globale = produits propres stpg / total charges (hors sillon)
- Coûts/offre = total charges (hors sillon) / places kilomètres réalisées

## EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES x KM 2015 – 2019



- Places kilomètres totales, y compris France.