

Date de dépôt : 26 août 2009

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil :

- a) le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2008**
- b) le rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2008**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Mesdames et
Messieurs les députés,

I. Introduction

Le présent rapport se réfère à la deuxième année du quatrième contrat de prestations 2007-2010 conclu entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports Publics Genevois (TPG), dont la formalisation a commencé avec le premier contrat (1996-1998). Ce quatrième contrat de prestations, adopté par le Grand Conseil le 1^{er} décembre 2006, a été établi sur la base du Plan directeur des transports publics 2007-2010, dont l'objectif phare est un développement de l'offre des transports publics de + 25%.

Entre 2007 et 2008, l'offre (en places*kilomètres) a augmenté de + 7,1%, soit + 44,4% entre 2002 et 2008, ou une amélioration de + 4,7% par rapport à l'objectif fixé.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres) a été de + 12,5% entre 2007 et 2008, ou de + 56,1% entre 2002 et 2008 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

II. Rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2008

A) *Faits marquants de l'année 2008*

En 2008, le réseau des TPG a notamment connu les modifications suivantes :

Réseau tramways

- ouverture du premier tronçon du tramway de Meyrin entre la Gare Cornavin et Avanchets : prolongement de la ligne 16 entre Moillesulaz et Avanchets. Mise en service de la nouvelle ligne 14 entre le Bachet-de-Pesay et Avanchets via Plainpalais et la Gare Cornavin;
- prolongement de la ligne 17 de la Gare des Eaux-Vives jusqu'à Chêne-Bourg;
- en mars, renforts de l'offre au départ de Moillesulaz en heure de pointe du matin. Dès le 3 mars, deux courses supplémentaires sont introduites à 7h31 et à 8h38, au départ de Moillesulaz, assurées par un tram Cityrunner, d'une capacité de 240 places. En outre, les départs de 7h56 et 8h18, sont effectués avec des véhicules de plus grande capacité d'une longueur de 53 mètres, pouvant accueillir 100 voyageurs supplémentaires par course;
- en juillet, nouvelle organisation des arrêts sur la rue de Genève à Thônex. Les arrêts François-Jacquier et Tronchet ne font désormais plus qu'un – à mi-chemin – qui porte le nom de Graveson (nom de la commune située près d'Avignon, jumelée avec Thônex depuis 1972). Ce nouvel arrêt offre également un transbordement aisé sur la ligne C qui dessert le secteur de Puplinge – Jussy.

Réseaux trolleybus et autobus

- remplacement de la ligne 9 (interrompue à Cornavin) par les lignes de bus 55 et 56 en correspondance avec les lignes 14 et 16 aux Avanchets;
- reprise de la desserte de la zone industrielle de Meyrin-Satigny par la ligne 29;
- prolongement de la ligne 5 avec un bus sur deux qui continue sa course au-delà de Palexpo jusqu'à l'Aéroport;
- prolongement de la ligne Z, qui devient transfrontalière en assurant la desserte de Versonnex (Bois-Chatton) aux heures de pointe en semaine;

- renforcement des fréquences, la semaine durant la journée, sur les lignes 2, 6, 19, 20 et 27;
- renforcement de la ligne 3 aux heures de pointe avec un trolleybus toutes les 5 minutes;
- amélioration de la ligne transfrontalière Y dont le parcours a également été revu pour couvrir la ZIMEYSA et rejoindre le tramway aux Avanchets;
- en août, 800 élèves ont pris le chemin pour l'ECG Rhône-Arve et l'école de commerce Aimée-Stitelmann. Les lignes 22, 23 et 42 sont renforcées matins et soirs (à midi, le mercredi) pour prendre en charge les élèves entre Nations et la ZIPLO. La ligne 42 est, quant à elle, également renforcée les matins et soirs, ainsi que le mercredi midi ; pour ces courses spéciales, son parcours est détourné depuis l'arrêt « Arare » jusqu'à l'arrêt « Rolliet », afin de déposer les élèves devant leur nouveau collège. En outre, afin de répondre aux besoins du CO de Vuillonex, les dessertes le matin, midi et soir des lignes K et L sont doublées et leur parcours adapté.

Parmi les autres améliorations, il faut noter :

- la réussite des audits pour les certifications ISO 9001 (qualité) et 14001 (environnement);
- le renouvellement de la moitié du parc autobus avec de nouveaux véhicules plus performants et plus respectueux de l'environnement (commande de 113 autobus), ainsi que la commande de 18 trams pour répondre à l'augmentation de l'offre.

B) Réalisation de l'offre de transport 2008

Le cadre institutionnel introduit avec le contrat de prestations prévoit que l'entreprise des TPG prépare un rapport annuel sur la réalisation de l'offre, destiné à évaluer les prestations fournies par l'entreprise. Ce document, présenté sous forme séparée du rapport de gestion et daté du 11 mai 2009, a été transmis au Conseil d'Etat le 14 mai 2009 (voir annexe).

Le Conseil d'Etat a également donné son approbation, le 18 août 2009, au rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2008, conformément à l'article 37 de la loi H 1 55.

La conception et la présentation de ce rapport, par l'entreprise des TPG, a une double conséquence positive. La première bénéficie aux TPG, en tant qu'outil de monitoring indispensable à leur saine gestion et d'un instrument d'autocontrôle, qui leur est non moins indispensable. La deuxième bénéficie

à l'Etat, qui dispose ainsi d'une quittance de l'entreprise des TPG sur le volume et la qualité de l'offre fournis, définis au préalable contractuellement.

Pour rappel, ce contrat de prestations comprend des indicateurs de suivi avec des cibles à atteindre et un système de pénalités. Le contrat de prestations des TPG est considéré comme accompli pour autant que chacune des cibles soient atteintes : celles-ci le sont si elles sont supérieures ou égales à 95% de la cible, partiellement atteintes entre 80% et 94% de la cible, ou non atteintes si elles sont inférieures ou égales à 79% de la cible.

Les objectifs mesurés sont les suivants :

Offre de transport

Croissance des places kilomètres réalisées (PKR) : + 44,4% par rapport à 2002. Objectif dépassé de 4,7% par rapport à la cible de + 39,7%.

Fréquentation

Taux d'occupation des véhicules : + 56,1% par rapport à 2002. Objectif dépassé par rapport à la cible de + 31,2%.

Il faut noter que l'indicateur fréquentation n'est que partiellement comparable aux valeurs de l'année 2007. Les données sont comparables entre le dernier semestre de 2007 et 2008 sur les trams et les trolleybus. Les données autobus sont quant à elles difficilement comparables avec les années antérieures étant donné que l'équipement des véhicules avec le nouveau matériel de comptage n'est intervenu qu'au cours du premier semestre 2008. Pour rappel, les TPG sont passés d'un système de recensement des données par sondage à un système exhaustif, le but étant que tous les véhicules du parc soient équipés par des cellules compteuses et donc que toutes les courses soient comptabilisées 365 jours par an. Ce changement occasionne une hausse de 9% des statistiques à lui seul. La DGM a procédé à une expertise des statistiques recensées pour définir la plausibilité des résultats obtenus. Il en ressort que ces résultats sont jugés meilleurs que ceux issus de l'ancienne méthode.

Conditions d'exploitation

- vitesse commerciale : 16,33 km/h. Objectif dépassé de 0,08 km/h par rapport à la cible de 16,25 km/h.
- horaires et intervalles de passage : 99,4% pour le réseau régional (cible : 95%) et 88,4% (cible : 91%) pour le réseau urbain. Objectif dépassé de 4,6% sur le réseau régional et atteint à 97% sur le réseau urbain.

Environnement

- filtres à particules : 85% des véhicules sont équipés en filtres à particules. Objectif dépassé par rapport à la cible de 80%.
- éco-conduite : 31% des conducteurs sont formés à l'éco-conduite. Objectif dépassé par rapport à la cible de 30%.
- bio-carburant : 100% des véhicules utilisent du bio-carburant. Objectif dépassé par rapport à la cible de 80%. A noter que le biodiesel utilisé est exclusivement d'origine suisse, dont 70% obtenu par recyclage des huiles de cuisson.

Critères économiques et financiers

- ratio de contributions cantonales : 51,1% de contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. Objectif atteint 99,4% par rapport à la cible de 50,8%, soit dans la marge de variation tolérée des 5%;
- taux de couverture globale : 47%. Objectif dépassé par rapport à la cible de 44,4%;
- coût/offre : 0,123. Objectif dépassé par rapport à la cible de 0,127.

En tenant compte de ces différents points, il est possible d'affirmer que les objectifs fixés dans le contrat de prestations pour l'exercice 2008 ont été atteints, voire dépassés par les TPG. En conséquence, le système de pénalités n'a pas à être activé.

III. Rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes des TPG pour l'exercice 2008

Les comptes annuels des TPG sont présentés sur la base des normes comptables internationales IPSAS, introduites dans le courant de l'année 2007.

Cette deuxième année du quatrième contrat de prestations s'est achevée avec un bénéfice net de 3 591 000 F. Le budget prévoyait, quant à lui, un bénéfice de 3 969 000 F.

A compter de l'exercice 2008, l'Etat de Genève applique également les normes comptables internationales IPSAS. Celles-ci prévoient notamment la valorisation financière de toute mise à disposition gratuite de terrains, de bâtiments ou d'infrastructures propriétés de l'Etat de Genève, de sorte à permettre d'établir les coûts complets des prestations. Il a donc été demandé aux TPG de comptabiliser, dès 2008, deux charges « non monétaires ». La première, de 11 455 000 F (non prévue au budget par les TPG), concerne l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, et la seconde, de 907 000 F

(prévue au budget par les TPG), est en lien avec l'utilisation des terrains. En contrepartie, l'Etat de Genève verse deux subventions « non monétaires » de montants équivalents. Ces nouveaux éléments n'ont aucun impact sur le résultat global, puisqu'ils impactent le volume des produits et charges du même montant (+ 12 362 000 F).

La contribution de l'Etat de Genève s'élève donc pour l'exercice 2008 à 171 436 000 F et comprend, outre les subventions non monétaires indiquées ci-dessus, la subvention de base de 158 493 000 F, une participation financière de 281 000 F aux frais Unireso ainsi que des contributions spéciales de 300 000 F liées à l'Eurofoot 2008. Cette contribution tient compte d'une réduction de subvention de 1 500 000 F décidée par le Conseil d'Etat, au titre de contribution aux mesures d'économies sur les charges de fonctionnement de l'Etat de Genève.

A) Analyse des comptes 2008 par rapport au budget 2008

Produits (d'exploitation et financiers)

Les produits, budgétés à 314 456 000 F, ont atteint 330 490 000 F, soit une hausse de 5,1% (+ 16 034 000 F).

Cette augmentation provient en premier lieu de la subvention non monétaire relative à l'utilisation gratuite des infrastructures, qui n'avait pas été prévue au budget (+ 11 455 000 F). Deuxièmement, la contribution des communes et des tiers a augmenté de 43,5% (+ 1 371 000 F) en faveur des dessertes complémentaires. En troisième lieu viennent les produits d'exploitation divers, supérieurs au budget de 4 513 000 F (+ 24,7%), grâce aux travaux refacturés à des tiers, pour l'essentiel au département des constructions et des technologies de l'information (+ 2 866 000 F). Enfin, les produits financiers sont meilleurs que prévus de 1 960 000 F. Toutefois, cette amélioration globale des produits est quelque peu compensée par une diminution de 47,3% (- 2 956 000 F) des produits du contrôle des titres de transport par rapport à un budget qui ne considérait pas la réorganisation de l'effectif conducteurs, qui a eu lieu durant toute l'année.

Charges (d'exploitation et financières)

Le total des charges, budgété à 310 487 000 F, a atteint 326 898 000 F, soit une augmentation de 16 411 000 F (+ 5,3%).

Trois éléments permettent d'expliquer l'essentiel de cette variation. Tout d'abord, la comptabilisation de la charge non monétaire liée à l'utilisation des infrastructures, non prévue au budget 2008 (11 455 000 F). Ensuite, les dépenses de personnel ont été supérieures au budget de 2 802 000 F (+ 1,5%), en raison de l'augmentation des effectifs (engagement de 100 conducteurs)

ainsi que de l'impact des réorganisations (retraites anticipées et rattrapage de caisse de pension). Enfin, les frais de véhicules sont en dépassement de 19,3% (5 012 000 F), à cause d'une part de l'envolée des prix du carburant pendant la majeure partie de l'année 2008 (+ 678 000 F) et, d'autre part, des coûts de maintenance de véhicules (+ 4 174 000 F).

A l'inverse, les dotations aux amortissements et pertes de valeur ont diminué de près de 1 900 000 F (- 15,1%), à cause du décalage de l'arrivée des 113 autobus Citaro. Les autres charges d'exploitation sont inférieures au budget de 1 285 000 F (- 4,5%), essentiellement grâce à la diminution des frais de communication (- 844 000 F) et des études et mandats (- 711 000 F).

B) Analyse des comptes 2008 par rapport aux comptes 2007

Produits (d'exploitation et financiers)

Entre 2007 et 2008, les produits d'exploitation ont augmenté de 3,3% (+ 10 504 000 F).

Sur le plan des contributions, celles versées par la Confédération et par le canton sont celles qui ont subi les plus importantes variations. Tout d'abord, la contribution de la Confédération aux lignes de transport régionales a diminué de 1 764 000 F (- 16,7%) en raison de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) entrée en vigueur début 2008. Ensuite, s'agissant des contributions cantonales, elles ont augmenté de 8,2% (+ 12 998 000 F), principalement pour trois raisons. La première résulte de l'effet conjoint du transfert d'actifs et de l'application des normes IPSAS à l'Etat de Genève. En effet, la subvention tacite pour la mise à disposition par l'Etat de Genève des bâtiments jusqu'au transfert d'actifs (7 945 000 F) a été remplacée par deux nouvelles subventions tacites, correspondant à l'utilisation des terrains (907 000 F) et des infrastructures (+ 11 455 000 F) mis à disposition gratuitement par l'Etat de Genève. Par ailleurs, ce transfert d'actifs a eu pour corollaire une hausse de la subvention de base permettant aux TPG d'assumer les nouvelles charges y relatives. La seconde est une augmentation de la subvention de base, d'une part en conformité avec le plan financier pluriannuel (PFP) du contrat de prestations 2007-2010 correspondant à l'évolution de l'offre au cours de l'année 2008 et, d'autre part, en compensation de la diminution de la contribution fédérale (RPT).

S'agissant des revenus de transport, ils ont augmenté de 1 096 000 F (+ 0,9%), grâce notamment aux abonnements annuels (+ 9,9%).

Enfin, les travaux refacturés à des tiers (essentiellement au Département des constructions et des technologies de l'information) et les autres produits

d'exploitation ont baissé, respectivement, de 1 529 000 F (-9,4%) et de 2 831 000 F (-49,8%).

Charges (d'exploitation et financières)

Les charges d'exploitation ont, quant à elles, augmenté de 4,4% (+ 13 439 000 F) entre 2007 et 2008.

Hormis la contrepartie en charge des contributions non monétaires (voir explications ci-dessus), les principales variations à la hausse concernent les frais de personnel qui augmentent de 6% (+ 10 668 000 F), suite à l'engagement de 100 conducteurs supplémentaires, et les frais de véhicules de + 21% (+ 5 374 000 F), en raison de la hausse du prix du carburant (+ 2 542 000 F) et de frais de maintenance des véhicules (+ 3 180 000 F).

C) Compléments par rapport au plan financier pluriannuel 2007-2010

Indicateurs financiers

Le taux de couverture global de 47,0% est plus élevé que la cible de 44,4% prévue au plan financier pluriannuel (PFP). De son côté, le ratio des contributions cantonales¹ s'élève à 51,1% pour l'année 2008, soit en-deçà de la limite fixée au PFP de 50,8%. Le chiffre de 50,1% indiqué en page 16 du rapport de réalisation de l'offre 2008 annexé est donc inexact, car une erreur est survenue dans le calcul du ratio en incluant des revenus non monétaires liés aux incidences du transfert d'actifs réalisé en 2008.

Investissements

Pour la seule année 2008, les engagements liés aux investissements s'élèvent à 108 452 000 F et concernent essentiellement la commande groupée de 18 nouveaux tramways (environ 95 000 000 F).

Ce montant, supérieur de 24 872 000 F aux 83 580 000 F prévus au PFP, permet de compenser totalement le sous-investissement réalisé en 2007. En effet, au 31 décembre 2008, le total des engagements s'élève à 173 579 000 F, soit supérieur de 2 322 000 F aux 171 257 000 F prévus au PFP.

¹ Ce taux de contribution met en balance la contribution de l'Etat en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics avec les autres sources de revenu (produits voyageurs, Confédération, communes, autres).

Sous-traitance

Le volume de prestations sous-traitées a été inférieur aux seuils admis dans la loi sur les TPG. En effet, 7,5% des charges totales ont été réalisées par des tiers, alors que le seuil légal est de 10%. Si ce taux est équivalent à 2007, il est supérieur de + 1 089 000 F au budget en raison d'éléments non pris en compte lors de l'élaboration budgétaire (ligne Y sur la partie française et navettes 31, 43 et 49).

En faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires, le taux de sous-traitance atteint est de 3,1%, alors que le seuil légal est de 4%.

Bénéfice

L'attribution du bénéfice net 2008 a été effectuée comme suit, conformément à l'article 24 du contrat de prestations 2007-2010 :

- Part Etat de Genève (25%): 897 871 F, au titre de contribution pour le renouvellement des infrastructures de transport
- Part Conseil d'administration (25%): 897 871 F, affectée à la réserve générale
- Réserve générale (50%): 1 795 743 F

Le Conseil d'administration des TPG a adopté le 31 mars 2009 le bilan ainsi que les comptes au 31 décembre 2008 et le 11 mai 2009 le rapport sur la réalisation de l'offre 2008. Les TPG ont remis à l'Etat leur rapport de gestion sur l'exercice 2008 le 1er juillet 2009.

En date du 18 août 2009, le Conseil d'Etat a donné son approbation au rapport annuel de gestion comportant le compte de profits et pertes et le bilan pour l'exercice 2008 des TPG, conformément à l'article 37 de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (H 1 55). Le rapport de gestion de l'entreprise, transmis conjointement au Grand Conseil, donne tous renseignements utiles à ce propos. Les éléments récapitulatifs principaux sont directement annexés au présent rapport.

V. Conclusion

L'année 2008 correspond à la deuxième étape annuelle du quatrième contrat de prestations liant l'Etat aux TPG et à la deuxième année de présentation des comptes selon les nouvelles normes internationales IPSAS. L'analyse des prestations des TPG démontre que le contrat de prestations a été rempli en 2008.

Les résultats atteints par les TPG sont également en adéquation avec la politique de développement de l'offre conformément au Plan directeur des

transports collectifs 2007-2010, adopté par le Grand Conseil en date du 22 septembre 2006, et du contrat de prestations TPG pour le même période, approuvé par le Grand Conseil le 1^{er} décembre 2006. Au-delà de ces chiffres, le Conseil d'Etat entend souligner l'engagement des collaboratrices et collaborateurs des TPG sans lesquels ces résultats n'auraient pas été atteints. Qu'ils en soient ici remerciés.

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 :
David Hiler

Annexes :

1. *Exercice 2008 des TPG - Chiffres clés*
2. *Rapport sur la réalisation de l'offre 2008 des TPG*



COMPTES ANNUELS TPG 2008 APPROUVES PAR LE CA DU 31 MARS 2009

stpg transports publics genevois

1



COMPTES DE RESULTATS 2008 - REGIME REDIP

DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET 31.12.2008	RÉEL 31.12.2008	RÉEL 31.12.2007	ÉCARTS		ÉCARTS	
				Réal vs budget		Réal 2008 vs réel 2007	
				CHF	%	CHF	%
PRODUITS EXPLOITATION							
Revenus de transports	121'558	118'911	117'815	-2'646	-2.2%	1'096	0.9%
- Revenus de transports UNRESO, net	109'063	108'762	107'954	-301	-0.3%	807	0.7%
- Revenus de transports TPG	6'245	6'856	6'127	611	9.8%	729	11.9%
- Revenus de transports autres	6'250	3'294	3'734	-2'956	-47.3%	-440	-11.8%
Contributions	173'298	173'897	165'370	599	0.3%	8'527	5.2%
- Etat de Genève	160'001	159'074	160'750	-927	-0.6%	8'325	5.5%
- Confédération	8'274	8'773	10'538	499	6.0%	-1'764	-16.7%
- Communes et Tiers	5'023	6'050	4'083	1'027	20.4%	1'967	48.2%
Contributions non-matérielles	907	12'362	7'689	11'455	1263%	4'673	60.8%
Produits d'exploitation divers	18'307	22'621	26'613	4'513	24.7%	-3'792	-14.3%
dont travaux facturés à des Tiers	11'800	14'661	16'195	2'868	24.3%	-1'520	-9.4%
Total des produits d'exploitation	314'070	327'992	317'487	13'921	4.4%	10'504	3.3%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	185'859	188'661	177'993	2'802	1.5%	10'668	6.0%
Frais de véhicules	25'958	30'970	25'596	5'012	19.3%	5'374	21.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	6'382	17'299	12'362	10'917	171.0%	4'937	39.9%
dont droit d'utilisation des infrastructures		11'455	0	11'455		11'455	5.6%
Sous-traitance de transport	20'992	22'081	20'614	1'059	5.2%	1'167	5.6%
Charges d'exploitation diverses	28'795	27'510	28'400	-1'285	-4.5%	-890	-3.1%
dont travaux à facturer	11'300	13'977	14'292	2'677	22.8%	-468	-2.8%
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	31'120	29'220	34'451	-1'900	-6.1%	-6'231	-15.2%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'464	-34	2'553	-1'498	-10.2%	-2'586	-10.1%
Total des charges d'exploitation	300'571	315'707	302'268	15'136	5.0%	13'439	4.4%
% des produits	96%	96%	95%				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	13'499	12'285	15'220	-1'215	-9.0%	-2'935	-19.3%
Produits financiers	386	2'345	1'730	1'660	508.4%	615	35.6%
Charges financières	9'916	11'191	8'375	1'275	12.9%	2'816	33.6%
Résultat financier	-9'530	-8'846	-6'645	685	-7.2%	-2'201	33.1%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	0	153	162	153		-10	-6.0%
RÉSULTAT NET (+EXCÉDENT)	3'969	3'591	8'737	-378	-9.5%	-5'145	-58.9%
Total des produits	314'456	330'490	319'380	16'034	5.1%	11'110	3.5%
Total des charges	310'487	326'898	310'643	16'411	5.3%	16'255	5.2%

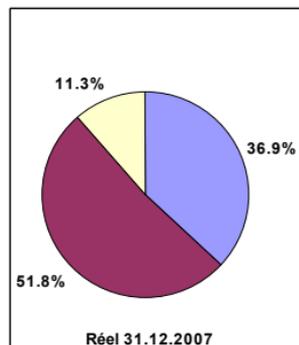
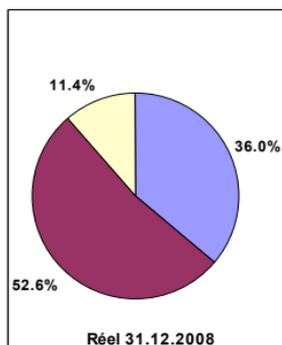
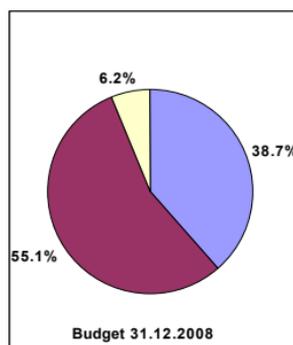
stpg transports publics genevois

2

REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2008

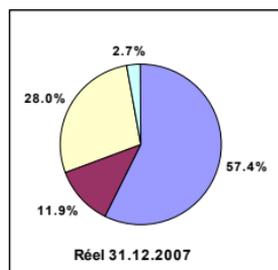
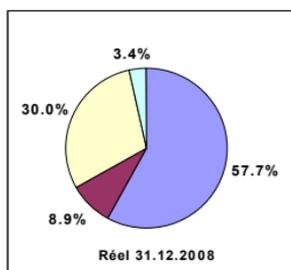
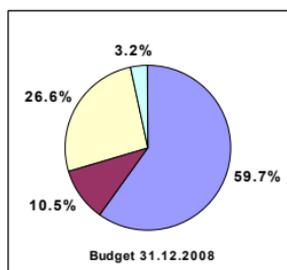
DÉSIGNATION	BUDGET	RÉEL	RÉEL
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Revenus de transport	38.7%	36.0%	36.9%
Contributions	55.1%	52.6%	51.8%
Contributions non-monétaires	0.3%	3.7%	2.4%
Produits d'exploitation divers	5.8%	6.9%	8.3%
Quote-part dans la résultat des sociétés associées	0.0%	0.0%	0.1%
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	99.9%	99.3%	99.5%
CHARGES D'EXPLOITATION			
Frais de personnel	59.9%	57.7%	57.3%
Frais de véhicules	8.4%	9.5%	8.2%
Frais de bâtiments et installations fixes	2.1%	5.3%	4.0%
Sous-traitance de transport	6.8%	6.8%	6.7%
Charges d'exploitation diverses	9.3%	8.4%	9.1%
Dotations aux amortissements et pertes de valeurs	10.0%	8.9%	11.1%
Correction de valeurs des actifs financiers	0.5%	0.0%	0.8%
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	96.8%	96.6%	97.3%
RESULTAT FINANCIER			
Produits financiers	0.1%	0.7%	0.5%
Charges financières	3.2%	3.4%	2.7%
TOTAL DES PRODUITS	100%	100%	100%
TOTAL DES CHARGES	100%	100%	100%

REPARTITION DES PRODUITS EN %



■ Revenus de transport
 ■ Contributions
 ■ Divers

REPARTITION DES CHARGES EN %



- Frais de personnel
- Dotations aux amortissements et pertes de valeurs
- Biens et services
- Charges financières

DETAIL DES PRODUITS

PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2007 - 2008

Produits comptabilisés - part TPG

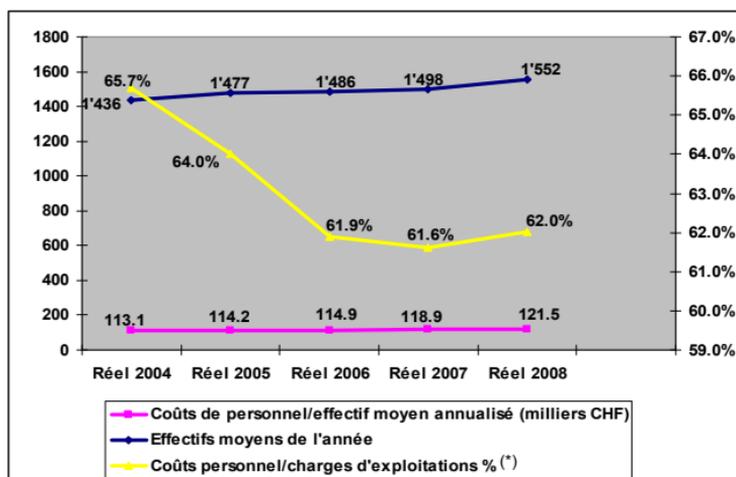
en milliers CHF	Budget	Réel	Réel	ECARTS		ECARTS	
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007	Réel vs budget CHF	%	Réel 2008 vs réel 2007 CHF	%
Billets	40'483	41'581	41'911	1'098	2.7%	-329	-0.8%
dont cartes journalières	8'167	8'863	8'556	697	8.5%	307	3.6%
Abonnements hebdomadaires	150	460	149	309	206.0%	310	208.0%
Abonnements mensuels	35'281	32'416	33'854	-2'865	-8.1%	-1'438	-4.2%
Abonnements annuels	26'360	29'841	27'357	3'481	13.2%	2'485	9.1%
Autres produits communautaires	12'764	11'160	10'155	-1'605	-12.6%	1'004	9.9%
Bonus et Rabais divers	-5'976	-6'638	-5'471	-662	11.1%	-1'167	21.3%
Sous-total prod. communautaires	109'063	108'820	107'954	-243	-0.2%	866	0.8%
Autres produits non communautaire	6'245	6'797	6'127	553	8.8%	671	10.9%
TOTAL	115'308	115'617	114'081	310	0.3%	1'536	1.3%

DETAIL DES CHARGES

RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

DÉSIGNATION en milliers CHF HT	BUDGET 31.12.2008	RÉEL 31.12.2008	RÉEL 31.12.2007	Écarts		Écarts	
				Réel vs budget CHF	%	Réel 2008 vs réel 2007 CHF	%
Frais de véhicules	25'958	30'970	25'596	5'012	19.3%	5'374	21.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	6'382	17'299	12'362	10'917	171.0%	4'937	39.9%
Sous-traitance de transport	20'992	22'081	20'914	1'089	5.2%	1'167	5.6%
Charges d'exploitation diverses, dont	28'795	27'510	28'400	-1'285	-4.5%	-890	-3.1%
Assurances et franchises	2'023	1'664	1'372	-358	-17.7%	292	21.3%
Etudes et mandats	2'434	1'723	1'794	-711	-29.2%	-71	-3.9%
Commissions et frais de vente	1'601	1'329	1'281	-272	-17.0%	48	3.7%
Communication et marketing	3'623	2'452	2'877	-1'171	-32.3%	-425	-14.8%
Travaux à facturer	11'300	13'877	14'282	2'577	22.8%	-406	-2.8%
Frais administratifs	4'267	4'013	4'393	-254	-5.9%	-380	-8.6%
Autres charges	3'547	2'451	2'401	-1'096	-30.9%	50	2.1%
TOTAL	82'127	97'860	87'271	15'732	19.2%	10'588	12.1%

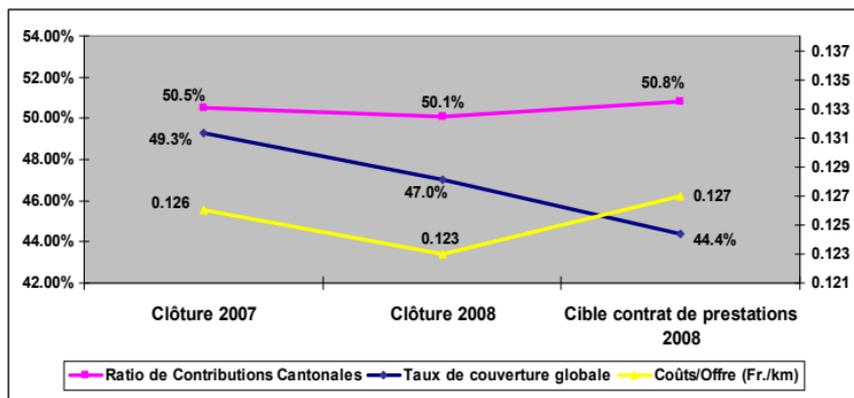
EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2004 - 2008



(*) : Charges d'exploitations hors droit d'utilisation des infrastructures

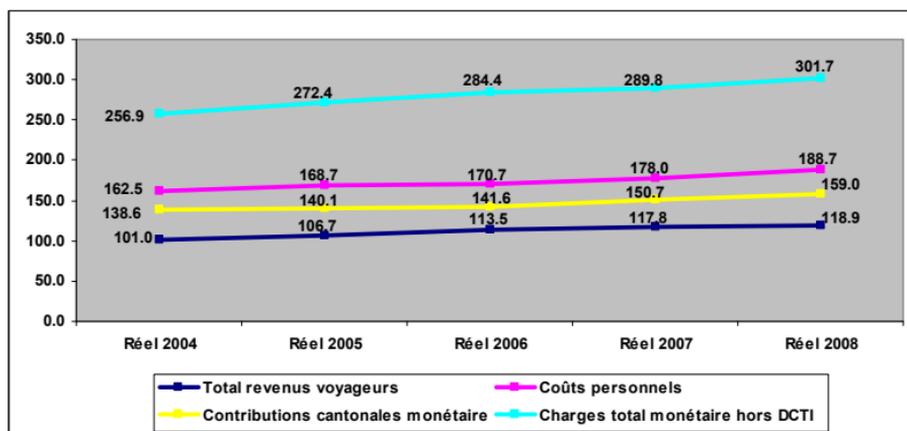
INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS (*)

En milliers CHF



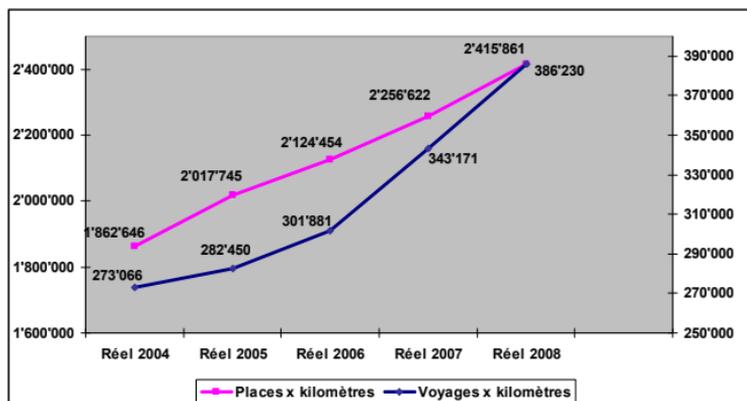
(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2004 - 2008(*)



EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2004 - 2008

En milliers



SUIVI DES INVESTISSEMENTS

	PFP 2007-2010	PFP 2007-2008	Engagé au 31.12.2008	Dont uniquement en 2008
Immobilisations Corporelles	208'330'000	166'032'000	173'168'964	108'776'630
I.1. Terrains et Bâtements	13'162'463	12'682'463	5'225'039	5'225'039
I.2. Installations et Machines	24'257'000	8'597'000	3'546'766	2'660'587
I.3. Véhicules de Ligne	167'495'537	142'537'537	161'731'672	98'561'988
I.4. Véhicules de Service et Engins	1'120'000	560'000	159'920	80'030
I.5. Mobilier, Machines de Bureau	460'000	180'000	93'385	-15'438
I.6. Matériel, Informatique et Télécommunications	1'835'000	1'475'000	2'412'182	2'264'424
				0
II Immobilisations Incorporelles	6'870'000	5'225'000	410'847	-323'839
II.1. Système d'Informations et Télécommunications	6'870'000	5'225'000	410'847	-323'839
Total	215'200'000	171'257'000	173'579'812	108'452'792

BILAN ACTIF

ACTIF	en CHF	31.12.2008	%	31.12.2007	%
LIQUIDITES		6'331'734	1.4%	3'892'510	1.0%
PLACEMENT A COURT TERME		0	0.0%	750'320	0.2%
DEBITEURS D'EXPLOITATION		11'070'130	2.4%	11'307'452	3.0%
STOCKS		15'646'086	3.4%	13'829'625	3.6%
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS		10'557'149	2.3%	7'488'682	2.0%
TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS		43'605'099	9.5%	37'268'590	9.8%
TERRAINS, BATIMENTS, INSTALLATIONS FIXES		75'426'774	16.5%	78'166'580	20.5%
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS		277'134'412	60.5%	232'192'487	60.9%
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES		17'127'315	3.7%	17'872'802	4.7%
IMMEUBLES DE PLACEMENT		1'696'684	0.4%	2'627'792	0.7%
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		3'376'217	0.7%	3'320'768	0.9%
TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN COURS		9'788'636	2.1%	5'843'012	1.5%
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS		27'510'567	6.0%	2'135'328	0.6%
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE		1'233'592	0.3%	1'113'785	0.3%
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME		898'174	0.2%	966'862	0.3%
TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES		414'192'371	90.5%	344'239'415	90.2%
TOTAL DE L'ACTIF		457'797'470		381'508'004	

BILAN PASSIF

PASSIF	en CHF	31.12.2008	%	31.12.2007	%
CREANCIERS D'EXPLOITATION		15'692'320	3.4%	14'950'428	3.9%
PROVISIONS A COURT TERME		1'654'800	0.4%	914'505	0.2%
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A COURT TERME		0	0.0%	4'510'294	1.2%
PART A COURT TERME DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIERES		11'629'045	2.5%	12'971'136	3.4%
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME		38'824'503	8.5%	37'434'757	9.8%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME		67'800'669	14.8%	70'781'120	18.6%
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A LONG TERME		276'580'983	60.4%	196'612'037	51.5%
PROVISIONS A LONG TERME		1'047'626	0.2%	2'015'391	0.5%
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL		24'214'036	5.3%	23'758'318	6.2%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME		301'842'645	65.9%	222'385'746	58.3%
TOTAL DU PASSIF		369'643'314	80.7%	293'166'866	76.8%
CAPITAL DE DOTATION		44'000'000	9.6%	44'000'000	12%
FONDS DE RESERVE		40'562'671	8.9%	35'604'482	9%
Fonds de réserve (antérieur à 1996)		2'972'887	0.6%	2'972'887	1%
Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996, au début de l'exercice		9'093'687	2.0%	5'887'608	2%
Résultats cumulés réseau régional depuis 1996		516'437	0.1%	-483'521	0%
Fonds de réserve		27'999'203	6.1%	27'214'250	7%
Différence de conversion		-19'543	0.0%	13'258	0%
RESULTAT DE L'EXERCICE		3'591'485	0.8%	8'736'656	2%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau urbain		839'129	0.2%	3'206'079	1%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau régional		804'005	0.2%	999'958	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux réserves		1'795'743	0.4%	4'368'328	1%
Résultat lié à la consolidation		152'609	0.0%	162'291	0%
TOTAL CAPITAUX PROPRES		44'154'157	9.6%	44'341'138	12%
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		457'797'470		381'508'004	



Rapport No 2009
CA du 11 mai 2009

RAPPORT DE REALISATION DE L'OFFRE 2008



Sommaire :

I.	Synthèse et Evénements Marquants.....	3
II.	Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités.....	7
a)	Offre Quantitative de Transport.....	7
b)	Performance Environnementale.....	15
c)	Maîtrise Financière.....	17
d)	Bilan des Pénalités pour l'Année 2008.....	19
III.	Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre.....	20
a)	Compte de Résultat Simplifié.....	20
b)	Suivi des Investissements.....	21
IV.	Aspects Qualitatifs de l'Offre.....	22
a)	Qualité de Service.....	22
b)	Qualité Environnementale.....	22
c)	Sécurité et Santé.....	23
V.	Recommandations pour l'Etape du 14 Décembre 2009.....	24



I. Synthèse et Evénements Marquants

Concernant 2008, le bilan des résultats des indicateurs du contrat de prestations 2007-2010 est positif. En effet, les objectifs sont soit atteints, voire même dépassés pour la plupart d'entre-eux. Ces résultats confirment ceux de 2007 et reflètent les efforts consentis de la part de tous les collaborateurs pour contribuer à faire des TPG une entreprise dynamique qui répond ainsi à sa principale mission visant à améliorer la mobilité dans notre région dans le sens d'un développement durable. La croissance de l'offre qui s'établit à 44.2% par rapport à 2002 pour un objectif de 39.2% marque la poursuite du développement de nos prestations dans le cadre du contrat de prestations 2007-2010 et coïncide avec la progression de la fréquentation.

Le 9 décembre 2007, des adaptations de notre réseau sont intervenues, impactant positivement l'offre de transport des TPG pour l'année 2008. Les plus importantes sont les suivantes :

Réseau tramways

Après le retour du tram au Grand-Lancy en mai 2006, l'ouverture du premier tronçon du tramway de Meyrin entre la Gare Cornavin et Avanchet représente l'élément majeur de ce changement d'horaires. Pour desservir ce nouveau tronçon, la ligne 16 a été prolongée, afin de relier désormais Moillesulaz à Avanchet. Parallèlement, une nouvelle ligne 14 a été mise en service entre le Bachet-de-Pesay Avanchet via Plainpalais et la Gare Cornavin. Dans le même temps, la ligne 17 qui s'arrêtait à la Gare des Eaux-Vives est prolongée en semaine jusqu'à Chêne-Bourg.

Réseaux trolleybus et autobus

Consécutivement à la mise en service du tramway jusqu'à Avanchet, la desserte du secteur de Meyrin a été adaptée en attendant le prolongement du tram. C'est ainsi que les lignes bus 55 et 56 ont remplacé la ligne 9 (interrompue à la Gare Cornavin) sur ce secteur en assurant la continuité des lignes 14 et 16. La desserte de la zone industrielle de Meyrin-Satigny a, elle, été reprise par la ligne 29 qui a été maintenue pour assurer également un niveau de desserte plus important dans le quartier de la Servette.

Des prolongements de lignes ont également été mis en place en décembre 2007, notamment sur la ligne 5 qui voit un bus sur deux continuer sa course au-delà de Palexpo jusqu'à l'Aéroport ou encore la ligne Z qui devient transfrontalière en assurant la desserte de Versonnex (Bois-Chatton) aux heures de pointe en semaine.

Du côté des fréquences des lignes, ces dernières ont été renforcées la semaine durant la journée sur les lignes 2, 6, 19, 20 et 27, afin de répondre à la demande également en dehors des heures de pointe. La ligne 3 voit également son offre renforcée aux heures de pointe avec un trolleybus toutes les 5 minutes. A noter également une amélioration sensible de l'offre sur la ligne transfrontalière Y dont le parcours a également été revu pour couvrir la ZIMEYSA et rejoindre le tramway à Avanchet.



Différents éléments marquants sont intervenus tout au long de cette année 2008. Parmi les principaux, sont à retenir :

FEVRIER

Extension tramways, section Cornavin - Meyrin - CERN

Début de la deuxième étape du projet, après que l'Office fédéral des transports ait procédé au rattachement des infrastructures du tronçon Cornavin-Avanchet. Le planning stratégique de l'Etat de Genève prévoit la mise en exploitation du tronçon Avanchet - Gravière au changement d'horaires du mois de décembre 2009, le solde du tracé (avec terminus au CERN) étant prévu pour le changement d'horaires du mois de décembre 2010.

- MARS

Renforts de l'offre au départ de Moillesulaz

Suite au succès des lignes 12, 16 et 17, l'offre sur l'axe de Chêne est renforcée en heure de pointe du matin. Dès le 3 mars, deux courses supplémentaires sont planifiées à 7h31 et à 8h38, au départ de Moillesulaz, assurées par un tram Cityrunner, d'une capacité de 240 places. En outre, les départs de 7h56 et 8h18, sont effectués avec des véhicules de plus grande capacité d'une longueur de 53 mètres, pouvant accueillir 100 voyageurs supplémentaires par course.

- JUILLET

Nouvelle organisation des arrêts sur la rue de Genève à Thônex

Dans le cadre des travaux de renouvellement des voies de tram de la rue de Genève avec la poursuite de la mise en alignement de ces dernières, les arrêts François Jacquier et Tronchet ne font désormais plus qu'un - à mi-chemin - qui porte le nom de Graveson (nom de la commune située près d'Avignon, jumelée avec Thônex depuis 1972). Ce nouvel arrêt offre également un transbordement aisé sur la ligne C qui dessert le secteur de Puplinge - Jussy.

AOÛT

Renforts scolaires

A Plan-les-Ouates, 800 élèves ont pris le chemin de l'ECG Rhône-Arve et de l'école de commerce Aimée-Stitelmann. Les lignes 22, 23 et 42 sont renforcées matins et soirs (à midi, le mercredi) pour prendre en charge les élèves entre Nations et la ZIPLO. La ligne 42 est, quant à elle, également renforcée les matins et soirs, ainsi que le mercredi midi ; pour ces courses spéciales, son parcours est détourné depuis l'arrêt « Arare » jusqu'à l'arrêt « Rolliet », afin de déposer les élèves devant leur nouveau collège. En outre, afin de répondre aux besoins du CO de Vuillonex, les dessertes le matin, midi et soir des lignes K et L sont doublées et leur parcours adapté.

- DECEMBRE

Etape de changement d'horaires

Réseau tramway

Ligne 12 : prolongement de la ligne entre le Bachet et les Palettes



Avec l'arrivée de la 12 dans le quartier des Palettes, c'est un tram toutes les 3 minutes aux heures de pointe qui emmènera les Lancéens jusqu'au centre-ville (12 et 13 par Carouge et 15 par Acacias).

Ligne 17 : prolongement jusqu'à Moillesulaz

Prolongement de la ligne entre la gare de Chêne-Bourg et Moillesulaz du lundi au vendredi (excepté durant les heures creuses en soirée), ainsi que le samedi après-midi (entre 11 h 00 et 19 h 00), afin de répondre à la forte demande sur l'axe Trois-Chêne - centre-ville. Dès lors, trois lignes de trams - 12, 16 et 17 - desserviront « Moillesulaz ». À l'autre extrémité, la ligne s'arrêtera désormais à « Lancy-Pont-Rouge », afin de s'adapter à la demande qui s'avère moins importante sur le tronçon desservant Lancy.

Réseaux trolleybus et autobus

Lignes 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 19 et 27 : amélioration de l'offre tôt le matin.

Des courses supplémentaires seront introduites sur ces lignes plus tôt le matin en semaine, afin de permettre à nos clients de rejoindre la gare de Cornavin pour prendre les trains dès 5h36.

Ligne 5 : prolongement jusqu'à l'Aéroport

Prolongement de toutes les courses jusqu'à « Aéroport » au lieu d'une course sur deux comme c'était le cas auparavant, afin d'assurer une meilleure desserte de l'Aéroport International de Genève.

Ligne 9 : modification de parcours en raison des travaux préparatoires liés au chantier du TCOB. Passage par le Pont du Mont-Blanc, afin de relier la Place des Eaux-Vives à Cornavin. De ce fait, les arrêts « Molard », « Bel-Air » et « Coutance » ne seront plus desservis par la ligne 9.

Ligne 10 : à l'Aéroport aux aurores

Course supplémentaire en semaine desservant l'Aéroport à 5 h 02 du matin, soit 20 minutes plus tôt, afin d'assurer la correspondance avec de nombreux vols tôt le matin et répondre également aux demandes du personnel de l'Aéroport.

Lignes 20 et 27 : amélioration de l'offre

Amélioration de la fréquence sur ces deux lignes tôt le matin et la nuit, avec un véhicule toutes les 20 minutes, au lieu de 30 minutes. La journée, la fréquence est maintenue à 8 minutes. En outre, la ligne 20 passera désormais par Rive dans les deux sens. De ce fait, les arrêts « Pl. Eaux-Vives » et « Terrassière » ne seront plus desservis par la ligne 20 (en direction de Cressy) au profit de « Rive ».

Ligne 29 : nouveau terminus en raison des travaux préparatoires liés au chantier du TCOB

Nouveau terminus à la gare Cornavin, au lieu de Molard. De ce fait, les arrêts « Chantepoulet », « Mont-Blanc », « Bel-Air » et « Coutance » ne seront plus desservis par la ligne 29.

Lignes 44 et 45 : amélioration de l'offre

Amélioration de la fréquence sur ces deux lignes aux heures de pointe du matin et du soir, entre Carouge et Croix-de-Rozon/Troinex, avec le passage d'un bus toutes les 20 minutes, au lieu de 30 minutes.

Ligne 54 : nouvel arrêt au Camping Bois-de-Bay

Création d'un nouvel arrêt « Camping Bois-de-Bay », afin de garantir la desserte des lieux.

Ligne D : nouveau terminus en raison des travaux préparatoires liés au chantier du TCOB

Nouveau terminus à « Bel-Air », au lieu de Cornavin. De ce fait, les arrêts « Coutance » et « Gare Cornavin » ne seront plus desservis par la ligne D.



Ligne E : amélioration de l'offre

Amélioration de la fréquence, en direction de Rive, aux heures de pointe du matin sur cette ligne régionale avec le passage d'un bus toutes les 8-10 minutes entre 7 h 00 et 8 h 00 et toutes les 15 minutes en matinée et en soirée.

Ligne G : amélioration de l'offre

Deux départs supplémentaires seront assurés sur cette ligne le matin, en direction du centre-ville.

Lignes K et L : nouveau terminus en raison des travaux préparatoires liés au chantier du TCOB
Nouveau terminus à « Place Neuve », au lieu de « Bel-Air ».

Ligne V : offre étoffée à l'heure de pointe du soir.

Ligne Z : offre étoffée le matin au départ de Bossy, ainsi qu'à l'heure de pointe du soir.



Réseau nocturne

Ligne N20 : prolongement jusqu'à Prés des Plans, France

Prolongement de la ligne entre Moillesulaz et Pré des Plans via la gare d'Annemasse et Ville-la-Grand.

Ligne N13 et N16 : départs supplémentaires

Des adaptations horaires sont apportées pour la desserte de la région de Gland et du CERN depuis la Gare de Cornavin.

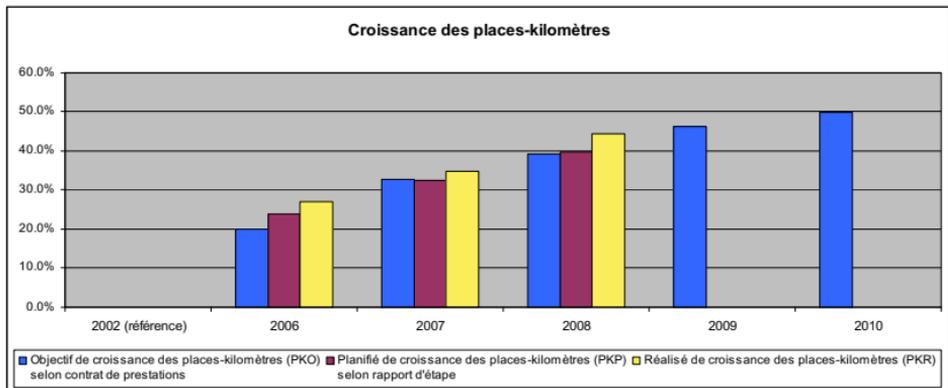


II. Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités

a) Offre Quantitative de Transport

Objectif : Les indicateurs de l'offre quantitative de transport doivent permettre de vérifier la réalisation de l'offre selon le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

- Croissance des Places Kilomètres Réalisées : **Objectif dépassé**



Places-kilomètres	2002 (référence)	2006	2007	2008	2009	2010
Objectif de croissance (PKO)	0.0%	20.0%	32.6%	39.2%	46.2%	50.0%
Planifié de croissance (PKP)		23.8%	32.6%	39.7%	0.0%	0.0%
Réalisé de croissance (PKR)		27.0%	34.9%	44.4%	0.0%	0.0%

La cible, fixée dans le contrat de Prestations et adaptée dans le rapport relatif à l'étape du 9 décembre 2007 pour la progression de l'offre de transport, a été atteinte et dépassée.

Planifié à +39,7% pour l'année 2008 par rapport à l'année 2002, la progression des places kilométrées réalisées s'est élevée à +44,4% versus 2002, soit une amélioration de +4,7% par rapport à la cible contractualisée dans le rapport de l'étape du 9 décembre 2007.

C'est également une progression de +27% par rapport à l'année 2007, soit légèrement inférieure à celle constatée entre 2006 et 2007 qui était de +29%.



	PKR 2002	PKR 2006	PKR 2007	PKR 2008	Variation vs	Variation vs
					PKR 2002	PKR 2007
Lignes Principales Tramways	375'406'405	587'296'411	650'794'339	734'546'427	95.7%	12.9%
Lignes Principales Trolleybus	392'294'210	428'062'833	441'522'552	460'248'268	17.3%	4.2%
Lignes Principales Autobus	617'392'020	731'603'257	750'677'352	788'420'816	27.7%	5.0%
Lignes Secondaires Autobus	83'337'865	103'977'976	113'530'993	119'527'643	43.4%	5.3%
Lignes Régionales Autobus	199'409'760	267'637'713	295'146'067	307'196'996	54.1%	4.1%
Lignes Scolaires	5'266'780	5'875'747	4'951'421	5'921'220	12.4%	19.6%
Total	1'673'107'040	2'124'453'937	2'256'622'724	2'415'861'369	44.4%	7.1%

A la lecture de ce tableau, nous constatons de fortes progressions des PKR, par rapport à l'année 2007, sur les lignes tramways : +12,9% et sur les lignes autobus scolaires : +19,6%.

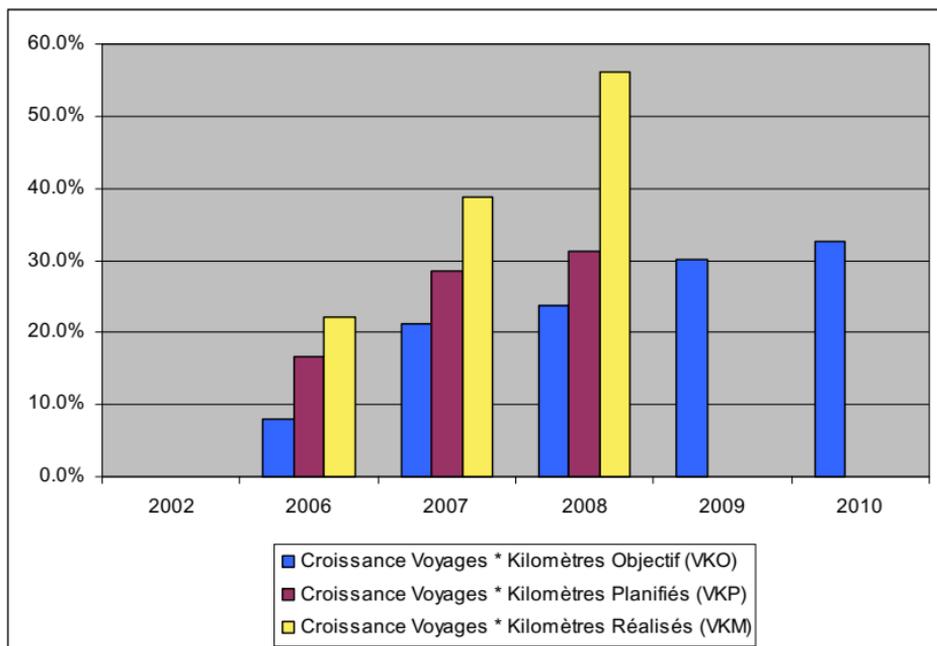
Pour le réseau tramway, cette progression de l'offre est essentiellement due aux mesures mises en œuvre le 3 mars 2008 pour pallier au manque d'offre et de fait à un taux de charge excessif sur l'axe de la Rte de Chêne et de la rue de Genève. Mesures qui ont consisté à faire circuler deux convois de 53 mètres la journée et en heure de pointe du matin d'introduire hors horaire un convoi "Cityrunner" pour effectuer deux rotations journalières entre Moillesulaz et Augustins.

En ce qui concerne les courses scolaires, dès la rentrée scolaire du mois de septembre, nous avons intégré à notre offre la desserte des nouveaux Collèges "Aimée-Stithelmann" et du "Rolliet".

D'une manière générale sur le réseau autobus, tout au long de l'année 2008, nous avons travaillé à mettre en adéquation l'offre à la demande en travaillant sur l'affectation des véhicules. Concrètement, nous avons affecté sur plusieurs courses journalières des autobus articulés en lieu et place d'autobus.



▪ Fréquentation (VKM) : **Objectif dépassé**



	2002	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance Voyages * Kilomètres						
Objectif selon contrat de prestations (VKO)	0.0%	8.0%	21.3%	23.8%	30.2%	32.7%
Croissance Voyages * Kilomètres						
Planifiés selon rapport d'étape (VKP)		16.6%	28.6%	31.2%		
Croissance Voyages * Kilomètres Réalisés (VKM)		22.1%	38.8%	56.1%		

L'année 2008 a vu la fin de la mise en œuvre du projet des Transports publics genevois de modulation de l'offre, consistant à équiper l'ensemble des véhicules de notre flotte d'un système de comptage des voyageurs et ainsi passer d'un mode de comptage statistique à un mode de comptage exhaustif.

En 2008, avec l'acquisition et la mise en exploitation sur le réseau des Transports publics genevois de cent-treize autobus "Citaro", nous avons finalisé l'équipement du parc autobus avec le nouveau système de comptage "IRIS". Le parc des tramways et des trolleybus a été équipé en début 2007. Pour rappel, l'effet de la nouvelle méthode de comptage sur les VKM est estimé à environ 9 points de base et les valeurs cibles, VKO et VKP, ont été adaptées à partir de 2007.

Il n'y a en revanche pas de saut constatée par rapport au nouveau système de comptage pour les autobus et les chiffres de fréquentation 2008 ne souffrent donc pas de distorsion comme en 2007.



Ainsi, nous constatons une cohérence entre la progression 2008 / 2007 des voyages et celle des voyages kilomètres mesurés, qui est de +10,87% respectivement +12,51% tous types de lignes confondues.

La progression plus importante des VKM par rapport aux voyages effectués par notre clientèle démontre que ceux-ci restent plus longtemps dans nos véhicules pour effectuer des déplacements d'une plus grande longueur, profitant ainsi de l'extension du réseau.

	VKM 2008	VKM 2009	VKM 2010
Lignes Principales Tramways	120'092'892		
Lignes Principales Trolleybus	83'507'092		
Lignes Principales Autobus	121'617'410		
Lignes Secondaires Autobus	9'090'572		
Lignes Régionales Autobus	50'401'918		
Lignes Scolaires	1'358'805		
Total	386'068'688		

Cela étant, à la lecture des chiffres, nous constatons que la plus nette progression se poursuit sur le mode de transport tramways, +38,8% versus 2002 et +24,7% par rapport à 2007, confirmant ainsi la tendance déjà observée au cours du précédent contrat de prestations. Cette progression du mode tramways se fait au détriment des lignes principales urbaines autobus dont la progression est de +1,1%. En effet, le raccourcissement de la ligne 9 a provoqué le basculement de notre clientèle de l'axe Cornavin / Meyrin dans les tramways des lignes 14 et 16, mais aussi sur la ligne trolleybus 3, ce qui contribue à expliquer l'amélioration de la fréquentation des lignes principales trolleybus qui est de +14,3% entre 2007 et 2008.

En ce qui concerne les lignes scolaires autobus, nous attribuons la diminution de leur fréquentation, -15,6%, au fait que de plus en plus de courses purement scolaires sont intégrées à l'horaire, au profit des lignes régionales autobus qui voient leur fréquentation progresser de +17,8% par rapport à 2007.

L'Euro08 a également eu un effet positif sur la fréquentation. Durant le mois de juin 08, nous avons transporté 403'372 voyageurs de plus qu'au mois de juin de l'année précédente. Ce qui représente une part de +0,27% de l'amélioration annuelle de la fréquentation.

D'une manière plus générale, nous considérons que la crise pétrolière, qui a vu son apogée en octobre dernier, a généré un afflux de clientèle dans les transports collectifs avec pour corollaire un effet positif sur la fréquentation des Transports publics genevois sur la période considérée.

La stratégie de ventes des abonnements annuels consistant à aller chercher les clients potentiels là où ils vivent (communes) et là où ils travaillent (entreprises) a pleinement porté ses fruits. Les actions conjointes avec ces partenaires ont généré une hausse de ventes de 10% par rapport à l'année 2007.

Finalement, pour le segment « touristes », l'introduction de la « Geneva Transport Card » en 2007 à été un réel succès. En effet, tous les visiteurs logeant dans un des hébergements genevois (hôtels, auberges ou campings) ont la possibilité d'accéder gratuitement au réseau des Transports

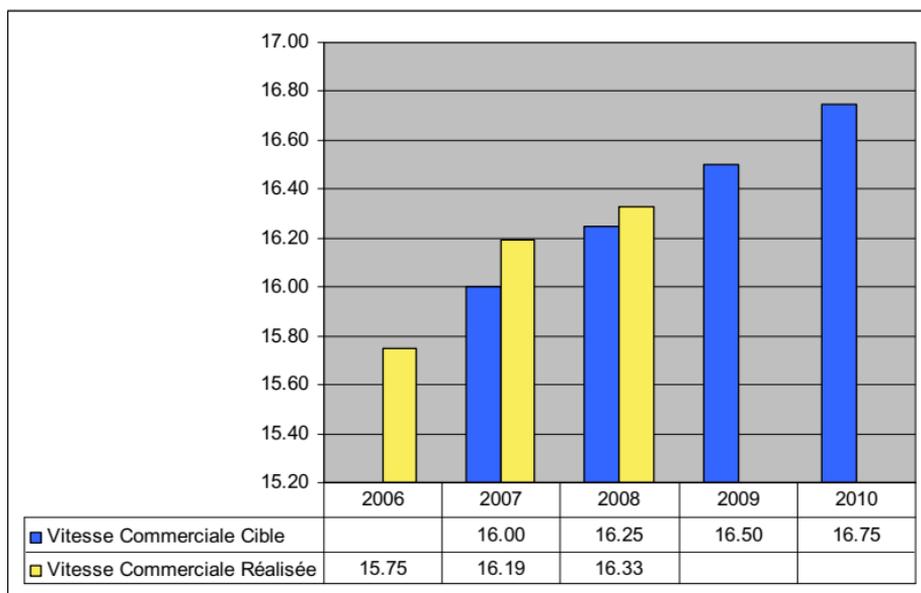


publics genevois. Cette facilité, financée par les nuitées, a fortement incité au report modal et présente une attractivité indéniable pour la Genève touristique.



Vitesse Commerciale :

Objectif dépassé



en km/heure	VCom 2006	VCom 2007	VCom 2008
Lignes Principales Tramways		15.33	15.37
Lignes Principales Trolleybus		15.16	15.04
Lignes Principales Autobus		17.23	17.59
Total	15.75	16.19	16.33

La vitesse commerciale moyenne atteinte au titre de l'année 2008, soit 16.33 km/h, dépasse l'objectif fixé qui était de 16,25 km/h. Cette vitesse est en progression de 3.7% au regard de la vitesse moyenne planifiée de 2006 qui s'établissait à 15.75 km/h.

Depuis l'année 2007, la vitesse commerciale est mesurée sur la base des données exhaustives et disponibles par mode de traction.

Le nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), qui a atteint en 2007 le niveau de fiabilité que nous attendions, apporte la précision et la fiabilité de l'annonce de nos véhicules dans les carrefours régulés. Il permet ainsi une prise en compte préférentielle dans lesdits carrefours de nos véhicules et ainsi améliore la fluidité de déplacement de ces derniers avec pour corollaire une amélioration de nos temps de parcours.

Avec ce nouvel outil d'aide à l'exploitation, dont le pas de mesure des temps de parcours a passé d'une minute à quinze seconde en 2008, nous sommes maintenant en mesure de les analyser



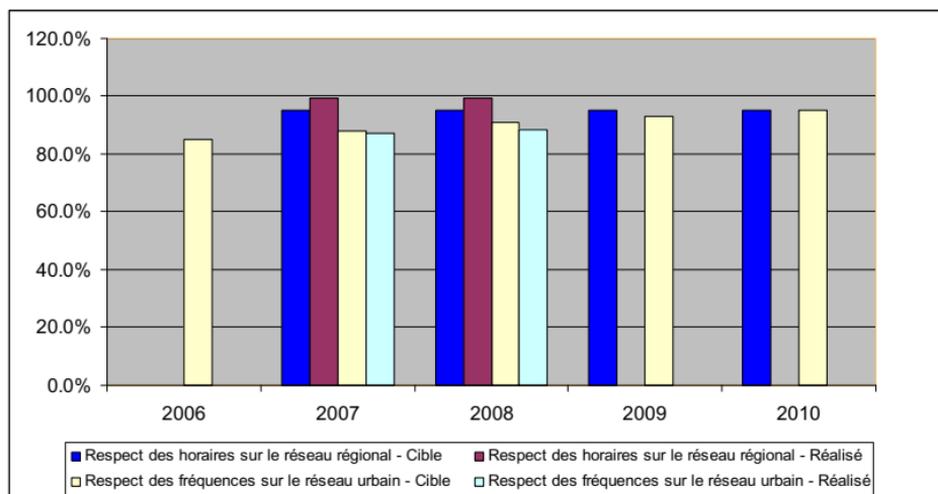
encore plus finement. Ainsi, les adaptations de temps de parcours ont contribué à l'amélioration de notre vitesse commerciale.

Enfin, la réalisation des travaux planifiés par la Direction générale de la mobilité (DGM) pour la rénovation des régulateurs des carrefours, qui a eu un impact sur nos temps de parcours, a également contribué à l'amélioration constatée.

Exemples d'actions menées en faveur de la vitesse commerciale :

Lignes	Catégorie	Direction	Remarque	Remarque(s)
11	Aménagement	Jardin-Botanique	Importantes perte de temps constaté sur la ligne 11 en direction de Jardin Botanique. Mise en place d'une voie de bus pour la ligne 11 sur F. Dussaud en direction de la Jonction entre le giratoire de Boissonnas et la Gravière.	
8	Aménagement	Cornavin	Demande d'une voie de bus entre Conches et Crets de Florissant afin d'éviter la perte de temps dans la circulation très dense sur ce tronçon.	
6, 19, 23	Aménagement	Vernier	Suite à d'importantes pertes de temps en direction de Vernier à l'heure de pointe du matin avec des temps de parcours parfois supérieurs à 10 minutes de De-Sauvage à Renfilie. Une demande d'intervention a été demandée à l'OCM. Un dossier comportant des pho	Plusieurs interventions sur la régulation des carrefours du noeud autoroutier et du carrefour de Prê-Bois ont eu lieu. De nettes améliorations des temps de parcours ont été constatées. Par météo clémente, le temps de parcours est passé de 10 minutes à envr
Voie de bus			Séance avec Police Capitaine Giroud pour intensifier les contrôles dans le VRB et les endroits où nous subissons des obstruction liées aux stationnements des VP. (ceci selon liste)	
8	Régulation et voie de bus	Cornavin	Mise en service d'un feu IFAS au carrefour Fort-Barreau /Grand. Prê Baulacre avec le déplacement de l'arrêt Grottes qui s'effectuera dans la nouvelle voie de bus avant le carrefour	
1,20,27	Régulation	Rive	Changement de régulation au carrefour Rive / Terrassière, petite amélioration du temps de passage des trams dans les deux sens - les bus ont jusqu'à 8 sec de préphase (passent à deux) et peuvent partir aussi avec les voitures.	
3	Régulation	Gardiol	Amélioration du carrefour 195 /Aubert / Miremont pour la ligne 3 qui quitte le terminus de Champel. La modification consiste à une prolongation de 5 à 8 " supplémentaire en présence d'un bus.	
9	Régulation	Cornavin	Demande de mise en place d'une régulation pour sortir facilement du chemin Castan direction ville sur le modèle de Gautier.	L'OCM est entré en matière, les feux devraient être installés prochainement. Fait le 20.08.2008
1,5 et 7	Régulation	deux sens	A la fin des travaux du parc des Chaumettes, la régulation sera revue dans le secteur de l'hôpital avec mise en place de faveurs bus.	Courant 2008 - septembre 08.Le marquage à été effectué par la ville début octobre, le car est en fixe en attendant l'adaptatif.

Horaires et Intervalles de Passage :



Horaires et Intervalles de Passages

	2006	2007	2008	2009	2010
Respect des horaires sur le réseau régional - Cible	0.0%	95.0%	95.0%	95.0%	95.0%
Respect des horaires sur le réseau régional - Réalisé		99.5%	99.4%		
Respect des fréquences sur le réseau urbain - Cible	85.0%	88.0%	91.0%	93.0%	95.0%
Respect des fréquences sur le réseau urbain - Réalisé		87.1%	88.4%		

	Intervalles de Passage 2008 - Réseau Urbain
Lignes Tramways	87,08%
Lignes Trolleybus	89,13%
Lignes Principales Autobus	88,68%
Lignes Secondaires Autobus	88,27%
Total	88,41%

L'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4,6%, avec 99.4% des courses conformes à l'horaire cible, c'est-à-dire des véhicules ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire. La base de calcul de cet indicateur porte sur 74,3% des voyages régionaux commandés et respecte donc à une décimale près la base de calcul fixée dans le contrat de prestations de 75%. Avec la poursuite de l'implémentation du système SAEIV sur les véhicules des sous-traitants, nous devons atteindre en 2009 le taux de 75% demandé.

Sur le réseau urbain, le respect des fréquences est atteint en considérant la tolérance de $\pm 5\%$ par rapport à la cible contractuelle. L'objectif a été atteint à 97%; cet objectif étant d'avoir des véhicules ayant un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport aux fréquences de base.

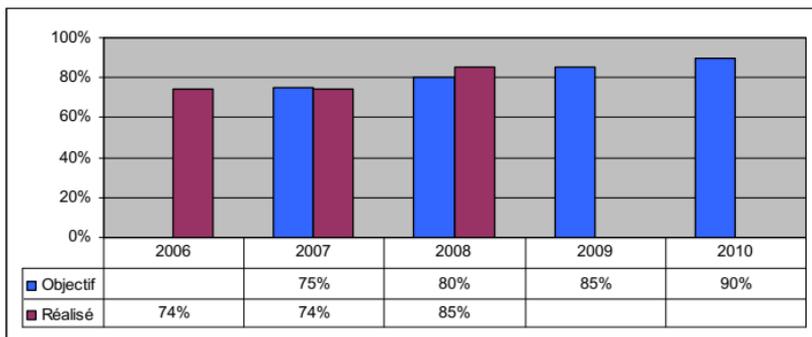


b) Performance Environnementale

Objectif : Les indicateurs de performance environnementale doivent permettre de vérifier que notre offre de transport s'oriente vers une offre de transport écologique.

- **Filtres à particules: Objectif atteint à 100%**

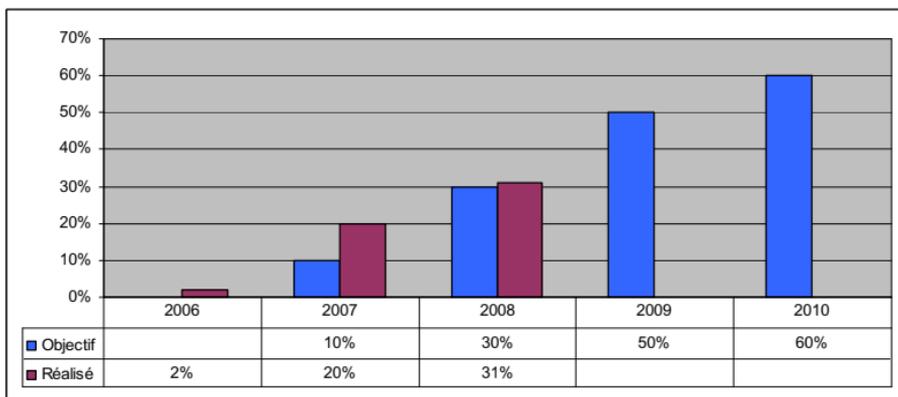
Objectif : présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules.



L'équipement en filtres à particules est parmi les plus élevés de Suisse. Sur 2008 nous obtenons un taux supérieur de +5% par rapport à l'objectif, principalement grâce à la réception de 113 nouveaux autobus Citaro et au déclassement de nos véhicules les plus anciens.

- **Eco-Conduite : Objectif atteint à 100%**

Objectif : former une majorité des conducteurs à la conduite écologique afin de diminuer, entre autres, l'émission de CO2 et la consommation d'électricité.

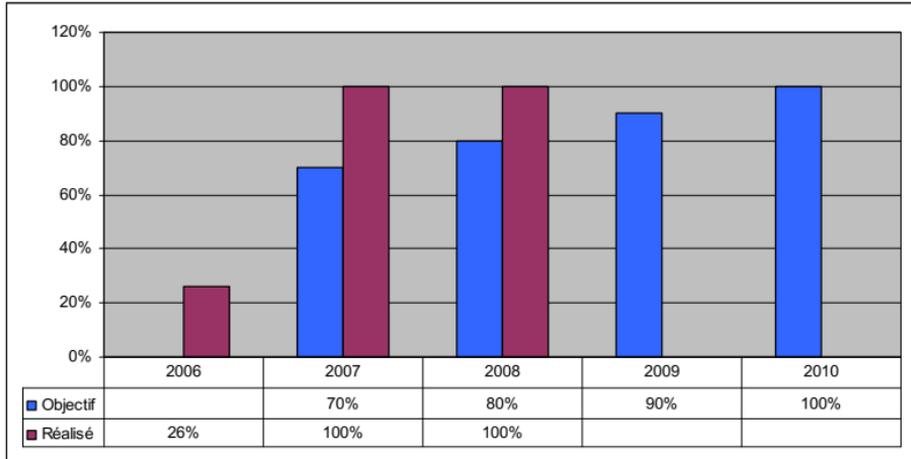




L'avance enregistrée sur 2007 a permis en 2008 de concentrer l'effort sur la formation à la conduite des nouveaux conducteurs. Malgré cette intégration de nouveaux chauffeurs, nous restons au dessus de l'objectif 2008.

- **Bio Carburant :** **Objectif dépassé**

Objectif : introduire l'utilisation de bio carburant pour l'offre de transport autobus des TPG.



Après une introduction partielle et progressive en 2006, les TPG ont approvisionné 100% de leur flotte autobus en biocarburant, 5% en 2007 et 2008.

Le biodiesel utilisé est exclusivement d'origine suisse, environ 70% du biodiesel utilisé est obtenu par recyclage des huiles de cuisson; le reste provenant de la transformation du colza.

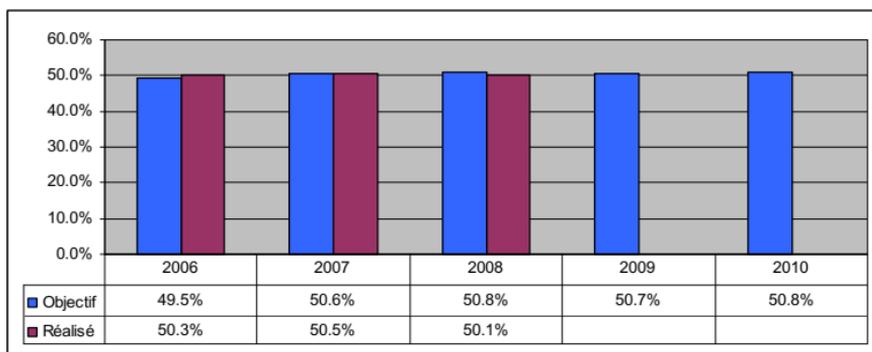


c) *Maîtrise Financière*

- **Ratio des Contributions Cantonales :** **Objectif dépassé**

Définition : rapport des contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits

Objectif : le ratio de contributions cantonales ne doit pas être supérieur aux taux ci-dessous.

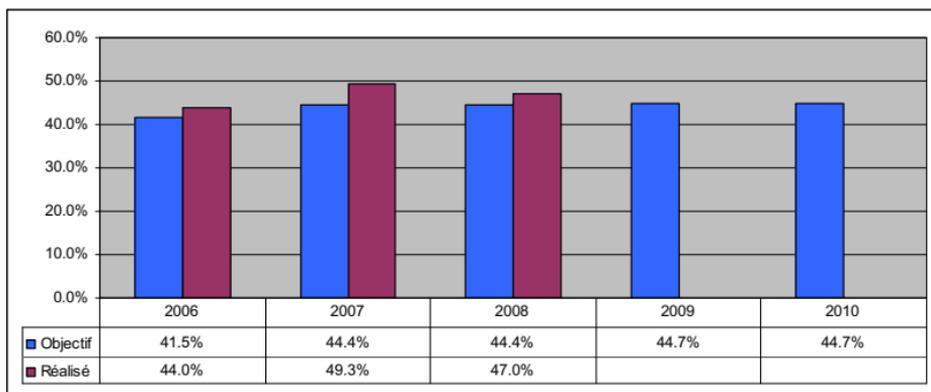


Pour 2008, le résultat est en ligne par rapport à la cible qui est calculée sur le PFP 2007-2010. Aucune variation significative est à relever ni dans les contributions cantonales, ni dans le total des produits.

- **Taux de Couverture Globale :** **Objectif dépassé**

Définition : rapport du total des produits hors contributions publiques par rapport à l'ensemble des charges

Objectif : le taux de couverture globale doit atteindre au moins les cibles mentionnées ci-dessous.



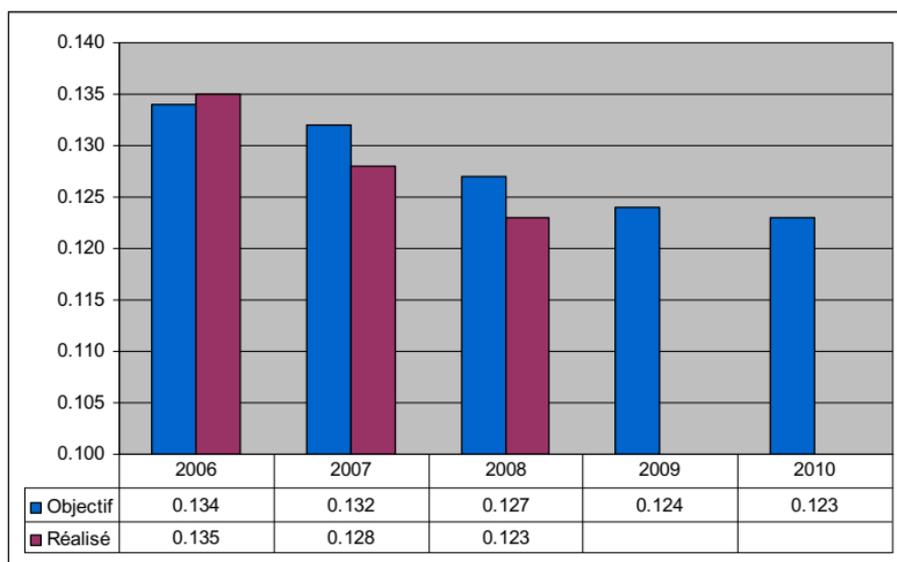


Nous sommes en phase avec l'objectif, nous avons même dépassé l'objectif de 2.6%.

- **Coût de l'offre :** Objectif dépassé

Définition : ratio du total des charges et des kilomètres-places réalisés (PKR).

Objectif : les coûts en rapport à l'offre doivent évoluer selon l'objectif ci-dessous.



L'objectif est largement dépassé. Une meilleure réalisation de l'offre de transport par rapport à celle planifiée (PKR supérieures à 5.2% aux PKP), combinée aux charges d'exploitation et financières qui ont augmenté dans une proportion moindre (+ 4.1% charges monétaires), expliquent ce bon résultat.

Remarque :

Les ratios du Réalisé, y compris ceux de 2006, ont été recalculés sur la base de comptes annuels établis selon les normes comptables internationales IPSAS. L'effet sur les indicateurs des normes IPSAS est toutefois très faible et il a été dès lors décidé de ne pas recalculer les valeurs cibles.



d) Bilan des Pénalités pour l'Année 2008

Objectifs	Indicateurs	Pénalités Maximales	Atteinte Objectif	Pénalités Calculées	Commentaires
Offre de Transport	Croissance des PKO	600'000.-	Oui	0.-	
Fréquentation	VKM (Voyages * Kilomètres)	300'000.-	Oui	0.-	
Conditions d'Exploitation	Vitesse Commerciale Horaires et intervalles de passages	450'000.- 300'000.-	Oui Oui	0.- 0.-	
Performance Environnementale	Filtres à particules Eco-conduite Carburant BIO	150'000.- 150'000.- 150'000.-	Oui Oui Oui	0.- 0.- 0.-	
Maîtrise Financière	Ratio de contributions Taux de couverture Coûts de l'offre	300'000.- 300'000.- 300'000.-	Oui Oui Oui	0.- 0.- 0.-	
TOTAL en CHF		3'000'000.-		0.-	

L'ensemble des objectifs fixés pour l'année 2008 dans le cadre du Contrat de Prestations 2007-2010 ayant été atteints, le montant des pénalités calculées est nul.



III. Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre Fonctionnement et Investissements

a) Compte de Résultat Simplifié

COMPTE DE RESULTAT 2008 Régime REDIP							
DESIGNATION en milliers CHF	BUDGET	REEL	REEL	ÉCARTS		ÉCARTS	
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007	Réal vs budget		Réal 2008 vs réel 2007	
				CHF	%	CHF	%
PRODUITS EXPLOITATION							
Revenus de transports	121'558	118'911	117'815	-2'646	-2.2%	1'096	0.9%
Contributions	173'298	173'897	165'370	599	0.3%	8'527	5.2%
Contributions tacites	907	12'362	7'689	11'455	1263%	4'673	60.8%
Produits d'exploitation divers	18'307	22'821	26'613	4'513	24.7%	-3'792	-14.3%
dont travaux facturés à des Tiers	11'800	14'666	16'195	2'866	24.3%	-1'529	-9.4%
Total des produits d'exploitation	314'070	327'992	317'487	13'921	4.4%	10'504	3.3%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	185'859	188'661	177'993	2'802	1.5%	10'668	6.0%
Frais de véhicules	25'958	30'970	25'596	5'012	19.3%	5'374	21.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	6'382	17'299	12'362	10'917	171.0%	4'937	39.9%
dont droit d'utilisation des infrastructures		11'455		11'455		11'455	
Sous-traitance de transport	20'992	22'081	20'914	1'089	5.2%	1'167	5.6%
Charges d'exploitation diverses	28'795	27'510	28'400	-1'285	-4.5%	-890	-3.1%
dont travaux à facturer	11'300	13'877	14'282	2'577	22.8%	-406	-2.8%
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	31'120	29'220	34'451	-1'900	-6.1%	-5'231	-15.2%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'464	-34	2'553	-1'498	-102%	-2'586	-101%
Total des charges d'exploitation	300'571	315'707	302'268	15'136	5.0%	13'439	4.4%
% des produits	96%	96%	95%				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	13'499	12'285	15'220	-1'215	-9.0%	-2'935	-19.3%
Produits financiers	386	2'345	1'730	1'960	508.4%	615	35.6%
Charges financières	9'916	11'191	8'375	1'275	12.9%	2'816	33.6%
Résultat financier	-9'530	-8'846	-6'645	685	-7.2%	-2'201	33.1%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		153	162	153		-10	-6.0%
RÉSULTAT NET (+EXCÉDENT)	3'969	3'591	8'737	-378	-9.5%	-5'145	-58.9%

Après un résultat 2007 fortement excédentaire (8.74 MCHF), le résultat 2008 s'élève à +3.59 MCHF pour un budget initial de +3.97 MCHF, soit un écart de -0.38 MCHF.

La majeure partie de cet écart s'explique d'une part, par des « produits du transport » inférieurs au budget de -2.6 MCHF (ce qui reste malgré tout en hausse par rapport à l'année précédente de +1% et d'autre part, par une hausse des charges à travers principalement : des « frais de personnel » soit +2.8 MCHF vs budget, suite à l'engagement des nouveaux collaborateurs et des « frais de véhicules » qui ont fortement augmenté (+5 MCHF) vs budget.



b) Suivi des Investissements

Le total des sommes engagées liées aux investissements s'élèvent à 173 MF pour cette deuxième année du contrat de prestations.

L'enveloppe du contrat de prestations pour le cumul des années 2007 et 2008 portait sur un total de 171 MF.

Les commandes groupées des 18 nouveaux tramways et des 133 Autobus représentent l'essentiel des sommes engagées sur la période 2007-2008, soit un montant d'environ 152 MF.

L'activation des Révisions mi-vie s'élève à 6,6 MF et les équipements embarqués à 2 MF.

Au niveau des autres lignes budgétaires d'investissements, notons :

- Travaux pour l'aménagement des voies de remisage pour les futurs tramways 4,5 MF.
- Mise en place du nouveau système de vente (Equipement revendeurs) 2MF.
- Déploiement du projet Câblage informatique au Bachel 1,5 MF.
- Reprise Wifi des véhicules 0,3 MF et Nouveau serveur + 0,2 MF

PF 2007-2008	PF 2007-2008	Engagé au 31.12.2008
--------------	--------------	----------------------

	208'330'000	166'032'000	173'168'964
I Immobilisations Corporelles			
I.1. Terrains et Bâtiments	13'162'463	12'682'463	5'225'039
I.2. Installations et Machines	24'257'000	8'597'000	3'546'766
I.3. Véhicules de Ligne	167'495'537	142'537'537	161'731'672
I.4. Véhicules de Service et Engins	1'120'000	560'000	159'920
I.5. Mobilier, Machines de Bureau	460'000	180'000	93'385
I.6. Matériel, Informatique et Télécommunications	1'835'000	1'475'000	2'412'182
II Immobilisations Incorporelles	6'670'000	5'225'000	410'847
II.1. Système d'Informations et Télécommunications	6'670'000	5'225'000	410'847
Total	215'000'000	171'257'000	173'579'812



IV. Aspects Qualitatifs de l'Offre

a) *Qualité de Service*

Maintien des performances :

- Obtention des certificats ISO 9001:2000 et 14001:2004, par un audit de certification en avril 2008 pour l'ensemble de l'entreprise. Audit effectué par la société SQS.
- Audit de l'ICF, aucune remarque contenant des risques critiques pour l'entreprise n'a été formulée.
- Audit de l'OFT, constat : d'une structure en cohérence avec l'évolution de la démarche par processus de l'entreprise. Une bonne instruction dispensée au personnel de conduite. Une adaptation de nos anciens véhicules pour les personnes à mobilité réduite. Une maîtrise de la gestion des accidents d'exploitation, respectivement des instructions dispensées au personnel de conduite.
- Audit SUVA, l'entreprise répond aux exigences de la directive CFST 6508 (directives CFST sur l'appel à des Médecins du travail et autres Spécialistes de la Sécurité au Travail).
- Audit OCIRT, l'entreprise a été déclarée conforme aux exigences.
- Cours des comptes, aucune remarque contenant des risques critiques pour l'entreprise n'a été formulée.
- Introduction dans l'entreprise de l'outil d'amélioration continue. Ainsi, toutes les remarques ou suggestions des audits internes et externes, ont été prises en compte et sont suivies dans l'outil d'amélioration continue des TPG.

Une meilleure vision d'anticipation par la finalisation de la maîtrise des risques stratégiques et des risques opérationnels. Cette maîtrise couvre les 3 axes du Développement Durable (Economique, Environnement, Social).

b) *Qualité Environnementale*

Plusieurs actions environnementales ont été effectuées et sont actuellement suivies telles que:

- Poursuite de l'audit énergétique des bâtiments du site Bachet et du site de la Jonction, dans le cadre de la démarche NOE.
- Diminution de l'éclairage dans les bureaux en enlevant 1 tube néon sur 3.
- Poursuite du plan ozone en mettant un maximum de véhicules équipés de filtres à particules à disposition du processus « mise en œuvre de l'offre de transport » durant la période estivale.
- Utilisation d'un biocarburant à une teneur de 5% pour l'ensemble des véhicules.
- Formation des conducteurs à la pratique de l'ECO-conduite.
- Réorganisation de la déchetterie extérieure du site de la Jonction.
- Installation dans les dépôts de la Jonction et du Bachet de bioréacteurs permettant d'améliorer considérablement le bilan écologique du traitement des eaux usées.



c) Sécurité et Santé

Dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité et de la santé des collaborateurs(trices) de l'entreprise, les projets suivants ont été réalisés:

- Introduction de la sécurité dans les audits internes.
- Publication d'Instructions de Services portant sur le port obligatoire des équipements de protection individuelle.
- Introduction d'une Directive Hygiène & Sécurité destinée à nos fournisseurs, les informant sur les mesures à prendre pour garantir la sécurité et la santé des travailleurs, ainsi que pour protéger l'environnement.
- Maintien « D'une entreprise sans fumée » avec la création d'espaces fumeurs à l'extérieur des bâtiments.
- Création d'une brochure « Accompagnement à la prévention de situations difficiles liées aux substances psychotropes » destinée aux cadres.
- Elaboration d'un règlement interne prévenant à protéger les collaborateurs(trices) de harcèlement sexuel et psychologique sur le lieu de travail, selon l'obligation légale en vigueur. Ce règlement a été accompagné d'informations sous forme de conférence/débat à l'ensemble du personnel.
- Sensibilisation au Burnout.



V. Recommandations pour l'Etape du 14 Décembre 2009

En préambule, les Transports publics genevois vont poursuivre les efforts effectués ces dernières années pour améliorer l'adéquation de l'offre à la demande, mais aussi pour améliorer la qualité de service rendu à la clientèle, afin que le confort ressenti par celle-ci soit homogène tout au long de l'année.

Un effort important doit être entrepris pour améliorer l'information aux voyageurs, qui apparaît comme étant partiellement défaillante, principalement dans le domaine de l'information en temps réel via les afficheurs, les haut-parleurs et notre site Internet, entre autres.

Cela étant, conformément à la planification stratégique de l'Etat de Genève, le 13 décembre prochain, nous disposerons des infrastructures ferroviaires tramways permettant de relier le terminus provisoire des Avanchets au terminus de la Gravière et nous prolongerons alors les lignes n° 14 et 16 à Meyrin comme prévu lors de l'élaboration du contrat de prestations 2007 / 2010.

A cet horizon, les lignes 55, 56 et 29 disparaîtront au profit d'un nouveau réseau autobus couvrant le territoire des Communes de Meyrin, Vernier et Satigny. Nouveau réseau qui permettra de rabattre les habitants de ces Communes sur ce nouvel axe tramway, mais aussi qui permettra d'améliorer les liaisons intercommunales via les différents pôles d'emplois et qui offrira aux habitants de Vernier une nouvelle desserte de l'Aéroport International de Genève sans transbordement.

Un effort sera également porté sur l'amélioration des fréquences des lignes de ceinture et des lignes régionales.

D'une manière générale, les Transports publics genevois vont poursuivre l'action d'amélioration de la qualité des correspondances avec l'offre de transports des Chemins de Fers Fédéraux. L'ensemble de ces mesures d'améliorations sera mis en application le 13 décembre prochain, date officielle de l'étape de changement d'horaire pour l'année 2009.