

Date de dépôt : 11 janvier 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

- 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**

Rapport de M. Jacques Jeannerat

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie, sous les présidences successives de M^{me} Elisabeth Chatelain et M. Alain Meylan, à 4 reprises – entre les 8 septembre et 22 décembre 2009 – pour étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2008, d'une part, et le rapport de gestion de l'entreprise et les comptes des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2008, d'autre part.

Ont assisté à tout ou partie des débats M^{mes} et MM. Michèle Künzler, conseillère d'Etat, DIM, Robert Cramer, conseiller d'Etat, DT, Christophe Genoud, secrétaire adjoint, DIM, Yves Delacretaz, DGM, Rebecca Dougoud, DGM, Marion Guillot, DGM, Fabrice Etienne, DGM, Roland Bonzon, directeur général, TPG, Pascal Ganty, directeur Développement & Ingénierie, TPG, Beat Mueller, directeur Finances & Gestion, TPG, Eric Forestier, directeur Ventes, Marketing & Promotion, TPG, et Patrick Paulus, responsable Offre et Développement, TPG. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M. Julien Siegrist. Que tous trouvent ici les remerciements de la commission pour leur active participation.

Audition de MM. Roland Bonzon, directeur général, Pascal Ganty, directeur développement & ingénierie et de Beat Mueller, directeur finances & gestion, TPG

M. Bonzon rappelle qu'en 2007, la crise a gravement touché les TPG. 2008 est l'année de la consolidation. L'entreprise a été stabilisée et organisée pour la rendre conforme à ce que l'on est en droit d'attendre d'une entreprise publique. Le rapport est structuré par rapport aux **sept engagements** que s'est fixé l'entreprise.

Le premier engagement est le « **service public** ». Les TPG sont une entreprise de service public et le point important est l'amélioration de l'offre. Le réseau a évolué et s'est agrandi. **113 autobus** ont été commandés et livrés. En plus, **18 trams** ont été commandés dont le premier a été livré le 4 septembre 2009. Ces véhicules répondent aux exigences les plus élevées en matière de protection de l'environnement.

Le deuxième engagement concerne les « **clients** ». Le véritable challenge a été **l'EURO 2008**. Il a fallu être capable à la fois de faire sortir environ 30 000 personnes du stade de La Praille ainsi que de dégager un nombre élevé de personnes se trouvant sur la Plaine de Plainpalais. Le succès de cet EURO 2008 se trouve dans le fait qu'il n'y a eu aucun incident durant toute la période de cette manifestation, soit pas d'accident matériel ni d'accident humain. Un effort a aussi été fait pour **l'amélioration de la communication**, sur internet par exemple, le nouveau site permet la recherche d'itinéraire de manière simple.

Le troisième engagement porte sur les « **collaborateurs** ». La crise a fait que l'entreprise a manqué de personnel. Cent conducteurs ont été engagés entre octobre 2007 et octobre 2008. Cela permet aussi de préparer l'avenir, notamment en prévision de la ligne de tram jusqu'à Meyrin. Une formation a été créée pour les collaborateurs, elle sera de 35 heures sur cinq ans. Aujourd'hui, plus de 700 collaborateurs ont été formés. La satisfaction de la clientèle, calculée chaque mois, est en nette augmentation.

Le quatrième engagement est « **l'environnement** ». Un **plan** a été établi pour être encore plus performant, notamment par rapport à notre propre déchetterie et à la récupération de l'eau pour laver les véhicules. En ce qui concerne **l'éco-conduite**, les conducteurs ont été sensibilisés à ce sujet, ce qui apporte un meilleur confort à la clientèle, car la vitesse n'est pas réduite, le véhicule s'use moins rapidement et permet une réduction de la consommation de carburant de l'ordre de 4%.

Le cinquième engagement est « **la sécurité** ». Beaucoup d'accidents ont été évités grâce à la prévention faite auprès des collaborateurs, notamment en

ce qui concerne la toxico-dépendance. Un contrôle de police a d'ailleurs été effectué à Cornavin, tous les conducteurs ont été stoppés et soumis à des tests. Aucun d'entre eux n'a été contrôlé positif pour l'alcool, ni pour d'autres substances, ce qui prouve que la prévention a bien été assimilée. En plus de la prévention, une formation de secourisme a été entreprise.

Le sixième engagement porte sur la « **qualité** ». L'unité « Santé, qualité, sécurité, environnement » a été rattachée à la direction générale, car tout ce qu'elle accomplit est très important. Au niveau de l'encadrement, celui-ci a été repris. Une formation est dispensée durant six mois, et d'autres mesures seront prises si certains cadres n'ont pas les qualités nécessaires.

Le septième engagement concerne « **les principes organisationnels** ». Deux choses significatives ont été entreprises. La première est la gestion des projets et des risques, réalisée aussi par une formation. Ceux qui conduisent des projets ont ainsi ce professionnalisme. La seconde est la gouvernance. A ce niveau, la Cour des comptes a émis des recommandations qui, toutes, ont été réalisées.

Contrat de prestations

M. Ganty parle du **contrat de prestations**. Ce dernier comprend un certain nombre **d'indicateurs** qui permet de vérifier la performance des TPG. A chaque indicateur est rattaché une cible et également un système de **pénalités** si la cible n'est pas atteinte. Les indicateurs sont de **trois types**, le premier est en relation avec la **performance**, le deuxième avec **l'environnement** et le troisième est un indicateur **financier**. Les cibles rattachées à chaque indicateur sont atteintes si le résultat obtenu est égal ou supérieur à 95%, partiellement atteintes s'il est entre 80 et 95% et pas atteintes s'il se trouve en dessous de 80%. Le système de pénalités se met en marche dans le cas où la cible n'aurait pas été atteinte, soit en dessous des 80%. L'indicateur de l'offre de transports est pris en exemple, si les places-kilomètre ne sont pas réalisées, une pénalité de 600 000 CHF au maximum peut venir sanctionner les TPG. Pour 2008, l'ensemble des cibles de chaque indicateur a été atteint, donc aucune sanction par pénalité.

En ce qui concerne **l'indicateur de performance**, l'objectif prévu pour **l'offre de transports** dans le contrat de prestations était une augmentation de **39,2%** par rapport à l'année 2002 (année de base de calcul). L'objectif a été atteint à hauteur de **44,4%**, soit une amélioration de 7,1% par rapport à 2007. Cette augmentation est due à plusieurs facteurs, notamment la mise en service des lignes tram 14 et 16 en direction des Avanchets.

Au niveau de la **fréquentation**, celle-ci a augmenté de **56,1%** en 2008 par rapport à 2002, soit **12,5%** en relation avec 2007. La ligne de fréquentation est donc constante en comparaison aux années précédentes. L'amélioration de l'offre et d'autres éléments techniques ont permis de réaliser cette performance. Parmi les éléments techniques, le changement de système de comptage. Auparavant, le système de comptage était statistique. Aujourd'hui, soit entre 2007 et 2008, un système exhaustif a été mis en place. L'ensemble de la flotte de véhicules est équipé de système de pointage, cela permet de calculer de manière précise la fréquentation de tous les véhicules. Il est à noter que la fréquentation a beaucoup augmenté dans le réseau de tram (hausse de 38,8% par rapport à l'année 2002 et de 24,7% comparé à l'année 2007). Cette forte progression s'est bien évidemment faite au détriment d'autre chose, comme les lignes urbaines autobus (dont la progression en 2008 n'est que de 1,1%) en particulier la ligne 9 dont la fréquentation a basculé dans les tramways. Pour les trolleybus, l'augmentation est de 14,3% par rapport à 2007. Autres raisons de l'augmentation déjà citée, l'EURO 2008, la GTC (Geneva Transport Card) distribuée aux clients des hôtels ainsi qu'un énorme travail au niveau du marketing afin de fidéliser la clientèle, ce qui a fortement favoriser la vente d'abonnements au détriment de la vente de billets.

Dernier point au sujet de la performance, **la vitesse commerciale**. Celle-ci a atteint les 16,33 km/h (contre 15,75 en 2006), grâce notamment aux régulateurs de feux aux carrefours et aux voies réservées aux bus. L'objectif pour 2009 est d'atteindre les 16,5 km/h.

Comptes

M. Mueller explique que les comptes annuels 2008 sont sans surprise, le résultat final étant de 3 591 000 CHF. Ce résultat est conforme au budget établi. Pour certains postes, on retrouve un certain écart et une certaine évolution. Pour le poste des **revenus de transport**, une amélioration de 1% a été faite par rapport à 2007, mais malheureusement cette progression est ralentie si l'on regarde les années précédentes. Le but est de convertir les utilisateurs occasionnels en utilisateurs réguliers possédant un abonnement annuel. Il est aussi à noter qu'aucune augmentation des tarifs n'a été entreprise cette année, alors que l'offre, comme vu précédemment, a été accrue de 5%. Ces 5% d'offre ont donc été offerts pour le même prix.

Au niveau des **contributions**, pas de surprise, ce poste est lui aussi conforme au budget. La seule nouveauté significative se trouve au niveau des **contributions non monétaires** qui atteignent les 12 millions de F par rapport aux 900 000 CHF prévus dans le budget. Les 900 000 CHF représentent les

droits de superficie des terrains et les 11 millions de F de plus représentent les droits d'utilisation des infrastructures ferroviaires qui, pour la première fois, ont été mis dans les comptes pour cause d'application de la norme IPSAS. Dans les produits d'exploitation divers, les travaux d'infrastructures amènent un effet dérangeant, car ils sont organisés par les TPG, mais pour le compte de l'Etat. Un arrangement est souhaité avec la fiduciaire afin de sortir ces chiffres du bilan, les TPG ne faisant qu'organiser les travaux, le responsable étant bel et bien l'Etat, c'est lui qui reçoit les factures et non les TPG. Le fait d'être obligé de faire figurer ces chiffres au bilan trompe donc la lecture finale de ce dernier.

Au niveau des **charges**, celles-ci ont malheureusement subi des augmentations, mais elles sont sans surprise. L'augmentation de l'offre de 5% en est une cause, elle entraîne une augmentation du nombre de conducteurs, des frais d'entretien, de matériel supplémentaire, etc. Pour les frais du personnel, un accroissement de 11 millions de F est à relever par rapport à 2007. Mais en 2007, les TPG étaient en sous-effectif au niveau des conducteurs, ce qui explique le bon résultat de cette année 2007.

En 2008 la situation de l'année précédente ne pouvait continuer, il a donc fallu engager du personnel en nombre. Concernant les frais des véhicules, là aussi une forte augmentation de 5 millions de F est à signaler. Cela est notamment lié à la hausse du prix du carburant (pour environ 1,5 million de F) ainsi qu'au nouveau contrat de maintenance de longue durée pour les 113 autobus, ce qui donne une charge fixe sur une période de douze ans. Sur la durée, ce contrat mènera à une plus grande stabilité même s'il entraîne plus de charges au début. La sous-traitance a elle aussi augmenté, principalement à cause de la ligne « Y », dont la partie française est dorénavant prise en compte dans le bilan. Il est à noter aussi qu'une petite correction de valeur des actifs financiers a été effectuée suite à un contrôle TVA, ce qui a permis de faire un petit gain.

Le **résultat net** obtenu est de **3,5 millions**, conforme au budget, l'objectif n'étant pas de faire des excédents mais de se maintenir à l'équilibre. Un budget négatif pour 2009 est prévu de l'ordre de 2,5 millions, quant au budget 2010, il ne prévoit pas d'excédants. Il pense que sur les quatre ans, le résultat sera proche de zéro, donc à l'équilibre. M. Mueller rappelle aussi que, au niveau du résultat, un quart de ce résultat va automatiquement à l'Etat, il servira notamment à la construction des infrastructures, un autre quart est attribué à la réserve, selon décision du Conseil d'administration, afin de préparer l'avenir. La moitié restante tombe comme prévu déjà dans les réserves, les trois quarts de ce résultat seront donc assimilés aux réserves.

Indicateurs financiers

Les indicateurs financiers sont au nombre de trois : politique, taux de couverture, maîtrise financière. L'objectif **politique** concerne le niveau des contributions cantonales (contributions maximales), dont le but est fixé à **50,8%** du total des produits. L'objectif a été atteint en 2008, le résultat étant de **50,1%**. Au niveau du **taux de couverture**, qui permet de mesurer les efforts de rationalisation de l'entreprise pour diminuer les charges, la cible était fixée à **44,4%**, l'objectif est là aussi réalisé car le résultat de **47%** a été atteint. La **maîtrise financière** est quant à elle calculée sur la base du coût place-kilomètre, soit le coût d'offrir un siège sur un trajet d'un kilomètre. En 2008, on peut observer une réduction du coût, qui passe de 13,5 centimes en 2006 à 12,8 centimes en 2007 puis **12,3 centimes** en 2008. Le coût du siège pour un trajet d'un kilomètre est donc de 12 centimes en 2008. L'objectif a été réalisé car il était situé à hauteur de 12,7 centimes (et le résultat obtenu est de 12,3 centimes).

Questions des députés

Un député PDC revient l'utilisation du **biodiesel**. Il demande si le biodiesel dont il est question est noble, notamment à base de colza, ou s'il s'agit d'huiles recyclées.

M. Bonzon répond que le biodiesel utilisé reste noble, bien qu'il ne provienne pas du colza mais uniquement du **recyclage d'huiles usagées**.

Le même député souhaite plus de précisions sur la vitesse commerciale. Il n'a pas remarqué de séparation entre la vitesse commerciale des bus, des trolleybus et des trams. Il demande donc premièrement si la vitesse commerciale va être augmentée grâce aux nouveaux trams. Il demande deuxièmement s'il sera possible de continuer à baisser le prix de la place au kilomètre. Troisièmement, il souhaite avoir des précisions sur la durée de la formation des conducteurs et si le marché genevois, notamment celui du chômage, permet de satisfaire à la demande. La dernière question est relative au coût de l'énergie. Il demande si les TPG agissent comme les compagnies aériennes, qui vont sur le marché et qui conviennent d'un prix sans fluctuation pour toute la durée de l'année que ce soit à la baisse ou à la hausse, ou s'il s'agit d'un autre type de contrat.

M. Bonzon répond dans un premier temps que **la formation dépend du type de véhicule**. La formation pour un conducteur de trolleybus dure environ deux mois et demi. C'est en général la première formation effectuée car les conducteurs engagés sont affectés normalement à la conduite des trolleybus. Une fois une certaine expérience acquise, une autre formation est

dispensée afin de devenir conducteur d'autobus. Cette formation est un peu plus difficile. La formation aux tramways vient à la fin, car la conduite de ce type de véhicule est plus exigeante.

M. Ganty répond à la question sur la **vitesse commerciale**. Il précise que la vitesse commerciale est calculée sur les lignes principales des trolleybus, autobus et tramways. La moyenne de ces trois vitesses, soit une pour chaque type de véhicule, donne la vitesse commerciale. En 2008, la vitesse commerciale pour les trams est de 15,33 km/h, pour les trolleybus de 15,16 et pour les autobus de 17,59 km/h ce qui, au final, donne la moyenne de 16,33 km/h. Il précise qu'il n'y aura pas forcément d'amélioration, sauf pour la ligne des Avanchets où la vitesse pourrait être plus élevée.

M. Delacretaz précise que, si les lignes de trams ne vont pas forcément plus vite que les lignes de bus, c'est parce que les trams ajoutés jusqu'ici sont des trams situés en plein centre ville et l'on sait que la vitesse au centre ville est la plus basse. Avec les futures lignes de tram qui vont sortir de ville, la moyenne générale va remonter et c'est le but. L'objectif fixé par la loi genevoise est d'atteindre les 18 km/h pour l'ensemble des lignes. Il est prévu d'y arriver à la fin du prochain contrat de prestation (2011 à 2014). Les TPG continuent leurs efforts chaque année.

M. Mueller intervient au sujet du **coût place-kilomètre**. Il affirme qu'il est bien évidemment prévu de baisser ce coût chaque année. Des moyens tels que la mise en service de véhicules plus grands comme des trams pouvant atteindre 200 places, de réduire les types de véhicules, de rationaliser les coûts d'entretien et de faire des économies d'échelle au niveau de l'administration permettront de diminuer ce coût.

Pour le prix du carburant, **aucun contrat de longue durée n'a été signé**. Ce type de contrat est très onéreux à cause des risques pris par l'autre partie. La consommation de carburant n'étant pas aussi élevée que celle d'une compagnie aérienne, il est difficile de réussir à avoir des prix intéressants de cette manière. Par contre, **pour l'énergie électrique, un contrat longue durée a été signé** car cela en vaut la peine et permet d'avoir notamment une certaine stabilité du prix sur trois ans avec un an en option. Ce nouveau type de carburant commence à prendre de l'ampleur et va devenir plus important que le diesel, le contrat permettra donc d'anticiper l'avenir.

M. Bonzon apporte sa réponse concernant les nouveaux conducteurs. Il est évident que, en engageant une centaine de collaborateurs, cela épuise les entreprises non seulement genevoises mais aussi celles aux alentours.

Les collaborateurs futurs doivent répondre à certains critères et ce n'est pas facile de les trouver. **Le premier contact se fait auprès de l'Office**

cantonale de l'emploi. Des séances d'information sont organisées regroupant cinquante personnes. Lors de ces séances, des explications sont données notamment sur tous les défauts du métier, afin qu'ils ne soient pas surpris des contraintes une fois engagés. Il signale de plus que les Genevois sont recherchés en priorité par rapport aux étrangers. Sur les cent personnes engagées, un tiers de celles-ci vient d'ailleurs, tout simplement parce qu'on ne trouve pas assez de personnes sur le marché genevois.

Une députée socialiste demande, par rapport aux lignes transfrontalières, si les conducteurs qui traversent la frontière ont la même formation que les autres. Deuxièmement, elle demande si les bus qui traversent la frontière seront eux aussi renouvelés, en faisant référence à la ligne « D ». Troisièmement, elle souhaiterait avoir des informations sur les frais d'entretien, notamment à cause des dégradations et de l'attitude de certains passagers à laisser traîner journaux, papiers, etc. Elle aimerait de plus savoir quelle est la politique qui pourrait être développée pour éviter, entre autres, les journaux traînant un peu partout dans les véhicules. Toujours concernant l'hygiène et la propreté, elle souhaite savoir pourquoi le choix de la texture des sièges a été porté sur le tissu, matière qui se salit très rapidement, et pas sur d'autres matériaux. Finalement, elle fait remarquer que dans d'autres villes, le tram a toujours la priorité. Elle demande donc pourquoi, à Genève, le tram n'a pas toujours la priorité et pourquoi s'arrête-t-il encore aux feux rouges.

Concernant la formation des conducteurs « transfrontaliers », M. Bonzon estime que **le suivi des sous-traitances n'a pas été optimal jusque-là.** A présent, tout ce qui est lié aux sous-traitants et à ces lignes va être suivi, c'est à dire la formation, l'habillage du véhicule, l'habillement du collaborateur vont être identiques. On ne verra plus de différence entre l'entreprise Veolia par exemple et les TPG. Pour information, la ligne « D » est donnée aux TPG. Cette ligne bénéficiera d'une meilleure fréquence (de l'ordre de 30%), ce qui est très important.

Au niveau du lavage, une politique de prévention a été mise en place mais il est difficile d'éduquer les gens. Deux éléments permettront d'obtenir une nette amélioration, le premier étant la fin du contrat avec « Le Matin Bleu » et donc la disparition du quotidien à l'intérieur des véhicules, le deuxième étant que le collaborateur, dans le cadre de la démarche « s'engager et évoluer ensemble », s'engage à faire mieux que ce qu'il faisait précédemment. Par exemple, une majorité de conducteur pense à vider le véhicule de tous les déchets ou d'un maximum et principalement les journaux lors de l'arrivée au terminus. Mais il ne suffit pas de ramasser les journaux,

c'est pourquoi une organisation de la récupération des déchets avec la ville est nécessaire.

En ce qui concerne la priorité, celle-ci ne devrait pas être accordée qu'aux trams, mais à l'ensemble des transports publics. Ce souhait reste cependant une question politique. Il serait bien que cette option soit inscrite dans la loi.

M. Delacretaz ajoute que **la loi sur la circulation routière (LCR) donne un statut aux trams qui n'est pas le même que celui des trolleybus ou autobus**. Ces deux derniers sont soumis aux mêmes règles que les véhicules individuels alors que le tram est un véhicule prioritaire sur tous les autres. Cela s'explique par rapport aux caractéristiques de ce type de transport, notamment la capacité de freinage qui est moindre en comparaison aux autres véhicules sur pneus. Maintenant, la politique de priorité aux transports publics est un autre problème. Il est possible d'installer des moyens de détection aux carrefours, ce qui laisse aux véhicules des phases de feux verts préférentiels. Un traitement différent est appliqué entre anciennes et nouvelles lignes.

Pour des raisons de ressources, on ne peut pas changer rapidement les 430 carrefours à feux qui existent dans le canton, ils sont ou seront rénovés progressivement selon une planification. Une grosse occupation concerne les nouvelles lignes, par exemple pour les Avanchets, il a fallu refaire quinze à vingt carrefours. Cela représente donc une opération très importante. Il faut aussi savoir que, en ville surtout, la priorité n'est peut être pas donnée de suite, notamment parce qu'à un carrefour plusieurs véhicules peuvent se croiser. Il ne faut pas oublier les autres contraintes de ce système comme par exemple les piétons qui peuvent entraver la circulation. Zürich a une population double à celle de Genève mais sur une surface quadruple, la densité est donc deux fois plus faible, il y a donc moins de contraintes. De plus, à Genève, on remarque une proportion beaucoup plus importante de déplacements en voitures que dans les autres villes. Compte tenu de tous ces paramètres il est donc plus difficile d'accorder ou de donner une priorité intégrale aux transports publics à Genève qu'à Zürich ou à Bâle. Malgré tout, on y arrivera, mais cela prendra du temps. Il signale finalement que sur les deux dernières années, environ 80 points ont été améliorés à Genève.

M. Bonzon revient sur les matériaux choisis pour les **sièges**. Les TPG n'ont pas choisi des sièges en plastique tout simplement pour le confort des passagers. **Ce qui se fait aujourd'hui est le mieux que l'on puisse faire**. En cas de grosse chaleur, par exemple, le plastique est beaucoup moins confortable et bien moins hygiénique que les sièges actuels. Il signale encore que les sièges qui ont subi des déprédations sont immédiatement changés.

Un député des Verts demande si au niveau environnemental, après l'acquisition des nouveaux autobus, quelque chose est prévu en milieu urbain pour répondre aux normes.

M. Bonzon précise que, au niveau environnemental, les 113 autobus servent principalement à remplacer les anciens véhicules qui, eux, n'avaient les bilans des nouveaux. En ce qui concerne les lignes pour les bus, des projets sont en cours.

M. Ganty ajoute que **les nouveaux véhicules respectent déjà des normes européennes** très élevées en termes de respect de l'environnement, notamment au niveau de l'émission de particules fines et de la consommation d'énergie. Avec ces nouveaux véhicules, on sera presque obligé d'utiliser des carburants bio, plus respectueux de l'environnement. Pour la traction électrique, des projets sont inclus dans le plan directeur des transports publics pour 2014.

Le même député souhaite avoir des précisions sur le constat établi par rapport aux **perturbations sur les voies réservées** aux bus notamment, souvent empruntées par les motos et scooters.

M. Ganty répond que le non-respect des règles de la circulation par de nombreux usagers de la route est très perturbant et gênant pour les conducteurs. Les sites majeurs ont été répertoriés et des contrôles plus réguliers ont été organisés avec la police. L'effet est très positif. Ces contrôles ne sont pas journaliers mais la police intervient régulièrement à ces endroits.

Le député écologiste ajoute que dans certaines rues, il n'y a pas que des motos, mais aussi **beaucoup de cyclistes**. Il affiche ses craintes envers ce type de transport et estime que, en tant que conducteur, cela ne doit pas être facile de circuler au milieu des cyclistes. Il demande si des parcours de déviations seront mis en place, car il y a de la demande.

M. Delacretaz précise que, sur certaines voies de trams, des tronçons sont réservés aux cyclistes. D'autres sont interdites aux cyclistes. Concernant les Rues Basses, il affirme que les cyclistes ont la place pour circuler et qu'il n'y a pas vraiment d'alternative. La question pourrait être ouverte si la situation posait réellement problème.

Un député PDC souhaite savoir, comme **le paiement des abonnements peut être échelonné** mensuellement, quels sont les effets de cet échelonnement et si celui-ci a pu être mesuré. Il demande de plus quel est le taux de renouvellement des véhicules.

M. Mueller explique que le chiffre avancé pour les abonnements échelonnés est d'environ 3000, ce qui est très faible, mais comme une demande reste présente, il n'est pas prévu de supprimer cette option.

M. Bonzon apporte sa réponse concernant l'achat de nouveaux véhicules. Ces derniers ont été achetés non seulement parce que l'augmentation de l'offre est très importante, mais aussi parce que les véhicules datant de 15 à 20 ans doivent être tout simplement renouvelés. La conjonction de ces deux éléments donne la réponse. Il ajoute que le matériel est gardé très longtemps, certains véhicules ayant environ 20 ans. Cette longévité est due au bon entretien effectué.

M. Ganty ajoute qu'un tram est amorti sur une période de 30 ans, un trolleybus sur 25 ans et un autobus sur 12 ans. On essaie donc de garder les véhicules le plus longtemps possible.

Un député PDC fait remarquer que les produits sont répartis selon une clé dans le cadre d'UNIRESO. Il se souvient que la clé de répartition devait être revue. Il demande où en sont les discussions et si elle entrera dans le cadre du prochain contrat de prestations.

M. Mueller répond qu'actuellement la **clé de répartition** donne un pourcentage fixe de **93,79% aux TPG**. Il affirme que des discussions sont en cours, mais la question est de savoir sur quelle base calculer et quel est l'effet du calcul. Il y a différentes méthodes et donc plusieurs vérités.

M. Genoud ajoute que le dossier est abordé depuis déjà une année et demie. Une nouvelle clé dynamique est en train d'être simulée sur la base des comptes et des budgets d'exploitation actuels. Il est hors de question, affirme-t-il, que cette clé ait pour conséquence que, de manière globale, l'enveloppe que l'Etat doit verser à l'ensemble des opérateurs augmente. Cela peut paraître évident de le dire de cette façon, mais en réalité, quand on voit comment les uns et les autres calculent, le système peut être relativement lourd, notamment avec les CFF. Il faut voir que l'on bénéficie actuellement de gratuités avec les CFF que l'on n'est pas sûr de pouvoir garder, comme l'abonnement UNIRESO sur les grandes lignes Cornavin-Aéroport, qui relèvent du trafic grandes lignes et qui ne devraient pas être prises en compte dans la tarification UNIRESO et partout ailleurs en Suisse, les CFF ont conclu des accords avec les autorités organisatrices afin qu'ils soient dédommagés pour ce type de prestations. Ce n'est donc pas qu'une question technique, il y a aussi des négociations là-dedans qui sont relativement compliquées et qui dépendent aussi de certains principes généraux et de pratiques que l'on trouve ailleurs en Suisse. Il rappelle qu'il existe aussi à Genève des tarifs UNIRESO qui n'existent pas ailleurs, les discussions

portent aussi sur ce point. Le travail avance et il doit se terminer d'ici à mi-2010, puisque cette clé doit entrer en vigueur avec le prochain contrat de prestations TPG, qui doit être bouclé d'ici au mois de juin prochain.

Un député du PS souhaite avoir des précisions sur les lignes sous-traitées. Il informe que la Commission des pétitions a été saisie en ce qui concerne des lignes de la vieille-ville, de l'hôpital et de la Jonction. Il demande à partir de quand il est décidé qu'une ligne soit sous-traitée et quels sont les critères de sous-traitance. Il demande, à l'inverse, quelles sont les conditions pour que des petites lignes deviennent des lignes de TPG à part entière et non plus en coproduction avec les communes.

M. Bonzon répond qu'**en général les lignes transfrontalières et provisoires sont généralement sous-traitées**. La sous-traitance est souvent due au fait qu'il ne sert à rien d'acheter des véhicules et d'engager du personnel pour ne plus en avoir besoin deux ans après. Ces lignes sont soumises à appel d'offre. L'offre la plus économique n'est pas forcément la meilleure, d'autres critères entrent en considération, comme la qualité et l'expérience.

Vote sur rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

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

Le président met aux voix le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2008, d'une part, et le rapport de gestion de l'entreprise et les comptes des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2008, d'autre part :

Pour :	12 (2 S, 3 Ve, 2 R, 1 PDC, 2 L, 2 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	–

Ainsi, Mesdames et Messieurs les députés, c'est à **l'unanimité** que la Commission des transports vous recommande d'approuver ce rapport.

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

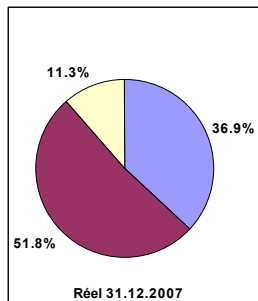
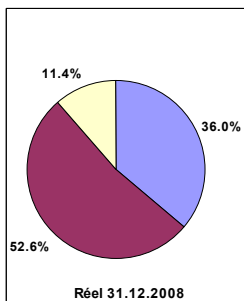
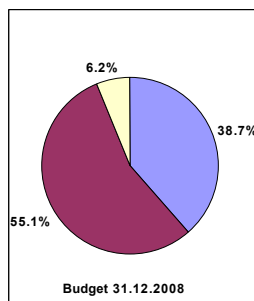
COMPTES DE RESULTATS 2008 - REGIME REDIP

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 UNIRESO, 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	22'821	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	14'282	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	1'750	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%

REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2008

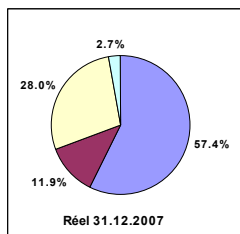
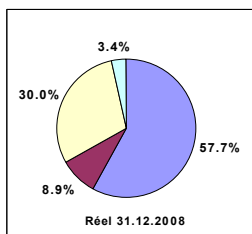
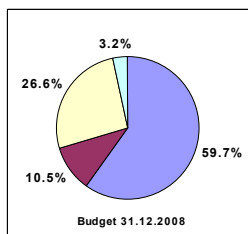
DÉSIGNATION	BUDGET	RÉEL	RÉEL
	31.12.2008	31.12.2008	31.12.2007
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Revenus de transport	38.7%	36.0%	36.9%
Contributions	55.1%	52.6%	51.8%
Contributions non-monétaires	0.3%	3.7%	2.4%
Produits d'exploitation divers	5.8%	6.9%	8.3%
Quote-part dans la résultat des sociétés associées	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%

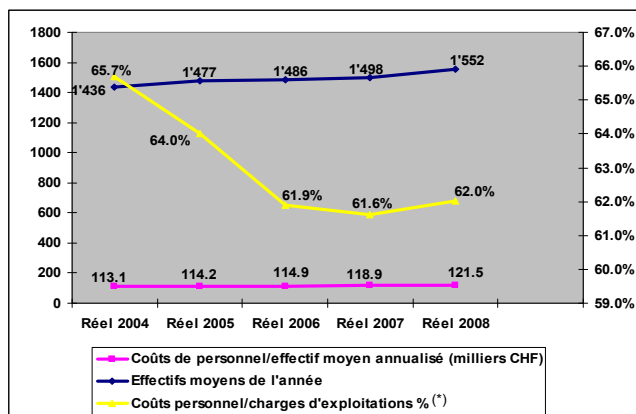


DETAIL DES CHARGES

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%

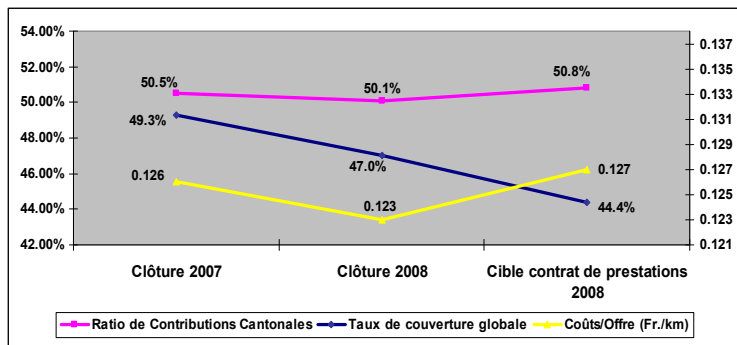
EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2004 - 2008



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

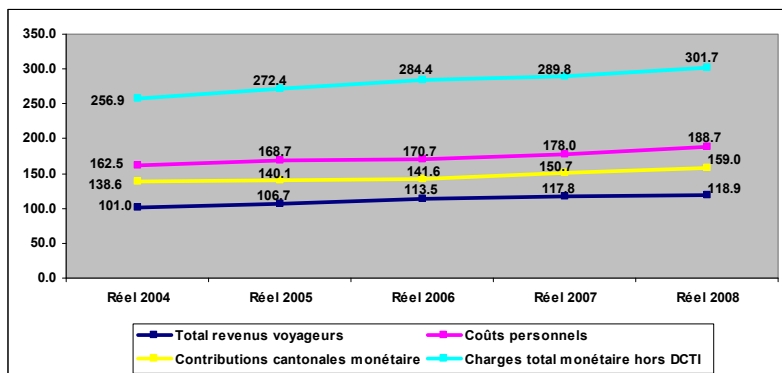
INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS (*)

En milliers CHF



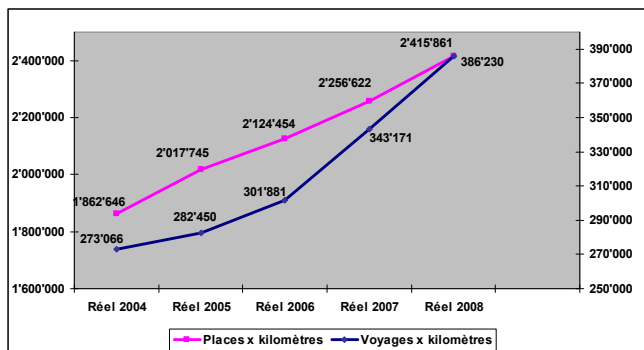
(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

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.	<i>Synthèse et Evénements Marquants</i>	3
II.	<i>Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités</i>	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.	<i>Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre</i>	20
	a) Compte de Résultat Simplifié.....	20
	b) Suivi des Investissements.....	21
IV.	<i>Aspects Qualitatifs de l'Offre</i>	22
	a) Qualité de Service.....	22
	b) Qualité Environnementale.....	22
	c) Sécurité et Santé.....	23
V.	<i>Recommandations pour l'Etape du 14 Décembre 2009</i>	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.

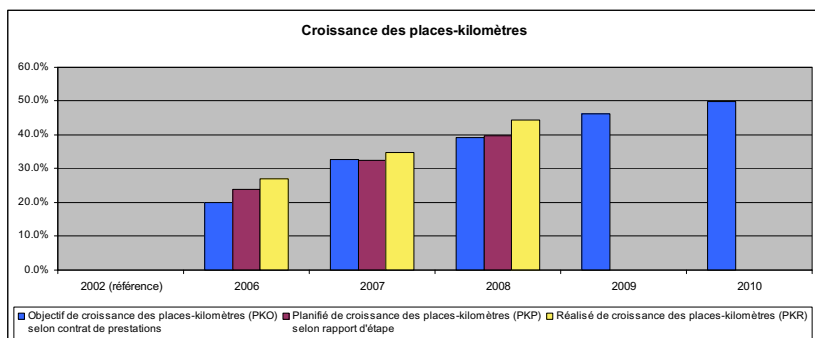


II. Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités

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 Réalisés : **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%.

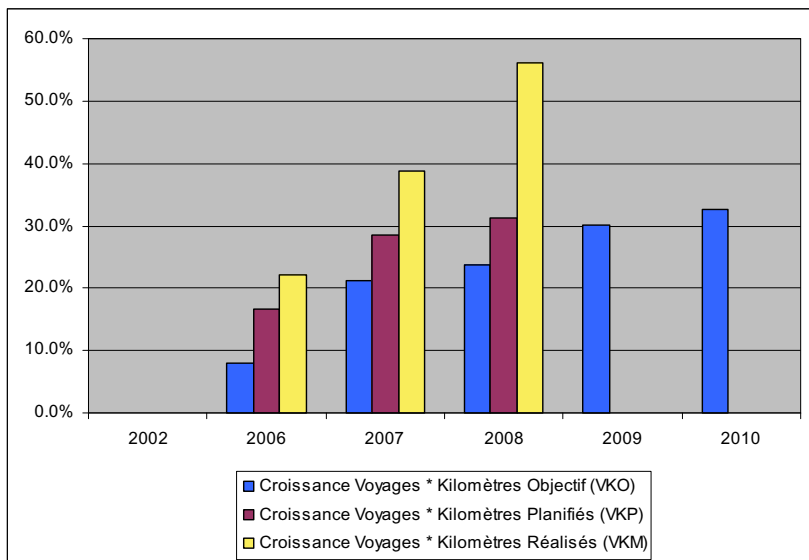
Pour le réseau tramway, cette progression de l'offre est essentiellement due aux mesures mises en œuvre le 3 mars 2008 pour pallier au manque d'offre et de fait à un taux de charge excessif sur l'axe de la Rte de Chêne et de la rue de Genève. Mesures qui ont consisté à faire circuler deux convois de 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.

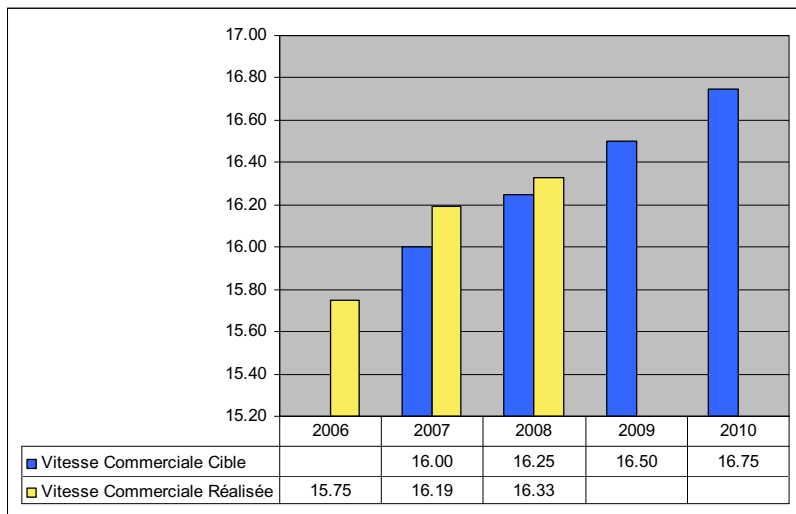
Finalement, pour le segment « touristes », l'introduction de la « Geneva Transport Card » en 2007 à été un réel succès. En effet, tous les visiteurs logeant dans un des hébergements genevois (hôtels, auberges ou campings) ont la possibilité d'accéder gratuitement au réseau des Transports



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



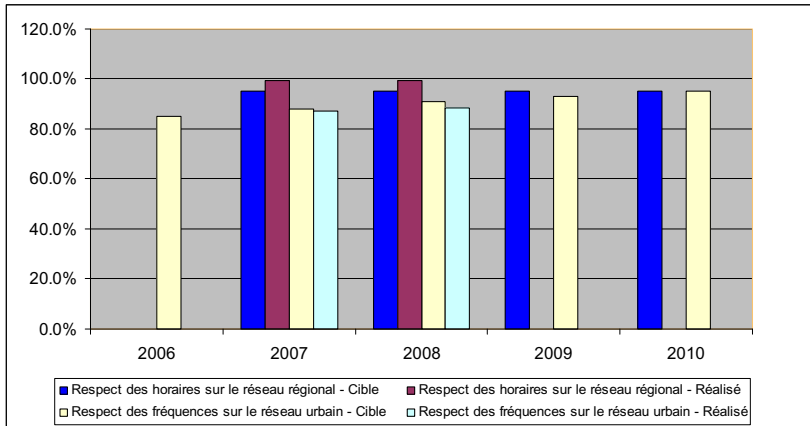
encore plus finement. Ainsi, les adaptations de temps de parcours ont contribué à l'amélioration de notre vitesse commerciale.

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 Renfle. 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.

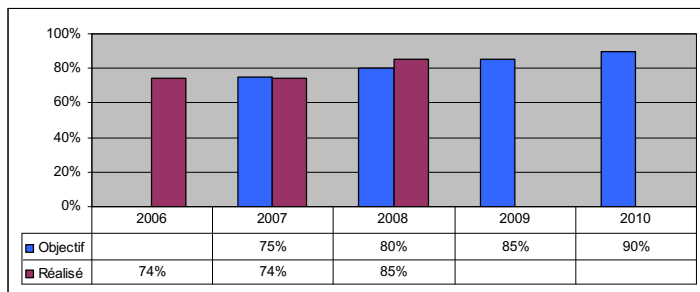


b) Performance Environnementale

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%**

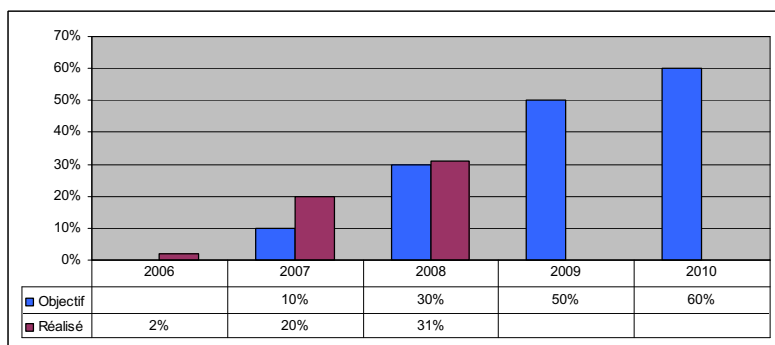
Objectif : présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules.



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.

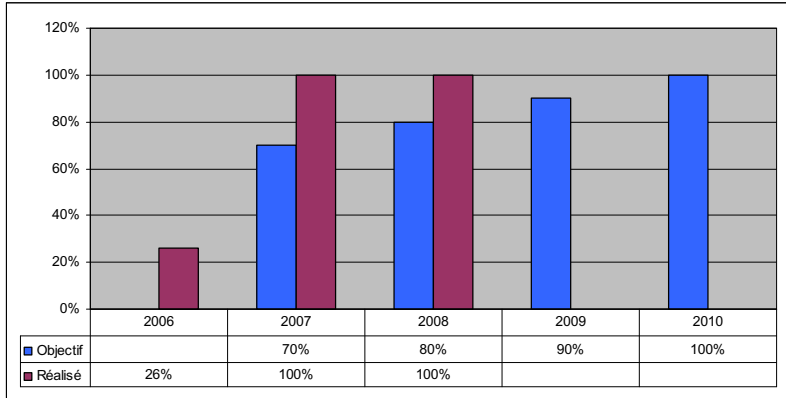




L'avance enregistrée sur 2007 a permis en 2008 de concentrer l'effort sur la formation à la conduite des nouveaux conducteurs. Malgré cette intégration de nouveaux chauffeurs, nous restons au dessus de l'objectif 2008.

- **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.

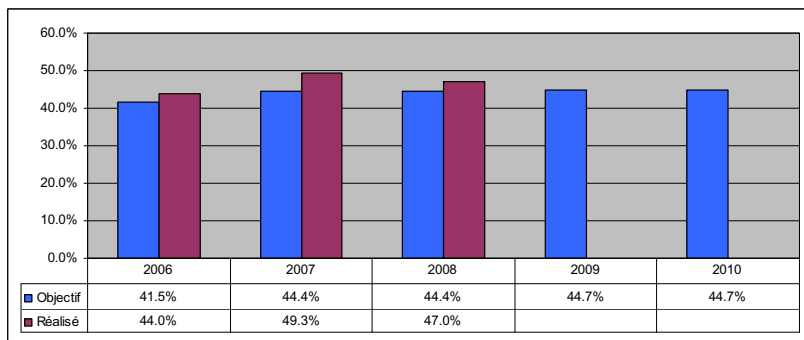


Pour 2008, le résultat est en ligne par rapport à la cible qui est calculée sur le PFP 2007-2010. Aucune variation significative est à relever ni dans les contributions cantonales, ni dans le total des produits.

- **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.



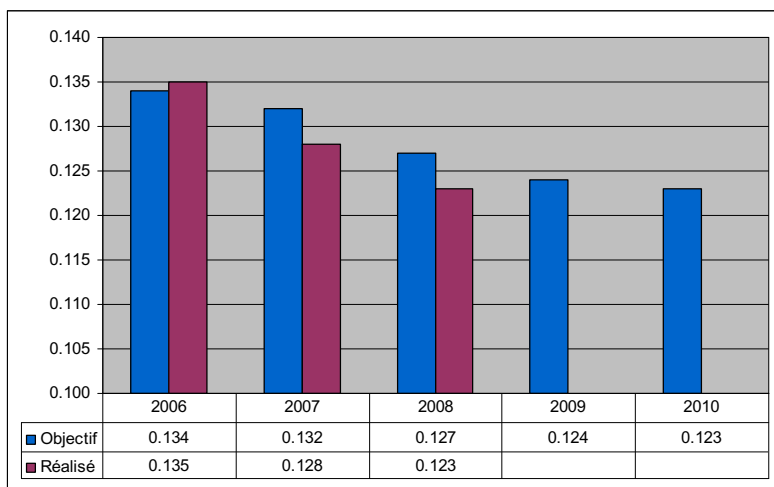


Nous sommes en phase avec l'objectif, nous avons même dépassé l'objectif de 2.6%.

- **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

PPF 2007-20010	PPF 2007-2008	Engagé au 31.12.2008
----------------	---------------	----------------------

I Immobilisations Corporelles	208'330'000	166'032'000	173'168'964
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.