

Date de dépôt : 11 janvier 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2010 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

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 quatre reprises – entre les 1^{er} et 22 décembre 2009 – pour étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2010 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG).

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. La commission remercie toutes ces personnes pour leur contribution.

Présentation du budget

M. Mueller informe que le budget a déjà été approuvé par le Conseil d'Etat qui est compétent en la matière. Il y a eu un excédent de 3,5 millions de F pour 2008, le budget 2009 prévoyait un léger déficit, néanmoins certaines circonstances favorables engendreront un léger bénéfice. Pour 2010,

le contexte économique est un peu plus difficile. Ce sera l'année la plus difficile, car il s'agit de la dernière année du contrat de prestations, soit la plus éloignée et donc la plus difficile à prévoir.

Il y a un peu de pression au niveau de la croissance des produits de transport. Il est prévu une augmentation des produits, la crise « devrait tourner » et laisser place à quelque chose de plus positif et d'un autre côté le rapport d'Etat fait mention d'une augmentation de l'offre de l'ordre de 5% avec notamment la nouvelle ligne vers Meyrin. Un renfort important du côté de Plan-les-Ouates avec la nouvelle ligne 4 permettra aussi de faire des recettes. Le contrôle a aussi été renforcé, afin de « pousser les gens » à payer leur billet.

Concernant les charges, il rappelle que l'offre est de +5%, pour faire rouler ces nouveaux véhicules ; il faudra donc des conducteurs en plus. L'engagement de 43 personnes est prévu à ces fins, que ce soit des conducteurs ou des contrôleurs. Une nouvelle ligne sera sous-traitée et une extension de la sous-traitance des lignes D, Y et F est prévue. Le budget ne prévoit pas de grandes réserves, il est fait au plus juste. Malgré tous les retards qu'il y a eus, l'objectif est d'atteindre +50% d'offre, même si cela coûte cher. Il ajoute que le budget 2010 comporte déjà des coûts pour la suite.

Finalement, on arrive à un résultat négatif de 11,3 millions de F pour 2010, mais sur les quatre ans, le résultat est de -1,5 millions de F, qui est donc presque à zéro. L'ambition des TPG est de fournir un maximum de services de transport public et pas nécessairement de faire un bénéfice.

M. Genoud explique qu'en 2006, le contrat de prestations a été calculé avec des résultats à l'équilibre. Le calcul de la subvention se fait sur les charges prévues moins les recettes prévues, ce qui donne le montant de la subvention. Cela représente donc un plan financier à l'équilibre, à zéro. Il ajoute que l'on « ne se trompe pas trop » les deux premières années, mais on sait que les deux dernières années sont un peu plus compliquées. Certains événements n'étaient pas prévus dans le contrat de prestations, le retard de la mise en service du TCMC par exemple, il a fallu en tenir compte. On arrive aujourd'hui à 1,5 millions de différence par rapport à la subvention, ce qui représente 0,25% du montant de la subvention versée par l'Etat. On peut effectivement considérer que les TPG sont à l'équilibre après quatre ans. Il souligne que la dernière année du contrat de prestations pour le budget 2010 engage déjà les TPG de manière importante pour le contrat de prestations 2011-2014, puisque les premières années du contrat de prestations 2011-2014 consisteront à mettre en œuvre le tram sur Onex et Bernex, pour lequel les TPG doivent déjà acquérir les trams et commencer à former leurs collaborateurs. L'exercice du contrat de prestations de quatre ans est donc

toujours un peu périlleux la dernière année. Il y a donc des coûts qui sont liés à un contrat et qui ont des impacts sur le suivant.

Un point va changer par rapport à cette vue d'ensemble : la règle de répartition du résultat positif ne peut plus tenir selon le mécanisme LIAF. Aujourd'hui, 25% doivent être restitués à l'Etat, 25% affectés à la disposition du conseil d'administration et 50% à la réserve. Le mécanisme LIAF prévoit 75% de retour à l'Etat. Il y a une possibilité de jouer sur cette marge, mais la pratique LIAF est plus restrictive que la pratique actuelle. On peut donc dire que la marge de manœuvre qu'avaient les TPG va être différente. Il va falloir tenir compte de cela, que ce soit les TPG ou le département. Il considère que ce changement du système est assez fondamental. C'est un des points qui fait l'objet des discussions avec les TPG pour le prochain contrat de prestations.

Discussion

Un député libéral demande s'il est possible de provisionner des investissements.

M. Genoud répond que non. L'avantage du système du contrat de prestations et du système LIAF permet d'avoir une prévisibilité sur quatre ans, mais cela représente une des limites de l'exercice. Le fait que l'on inscrive tout et que les choses sont très transparentes introduit aussi une certaine rigidité. On essaie d'en tenir compte au mieux dans le calcul de l'offre et dans le calcul de la subvention versée, mais un des gros points qui pèse lourd est celui des investissements que les TPG doivent faire et qui ne portent pas sur quatre ans, comme pour les dépôts dont il a été question. Le système tel qu'il existe aujourd'hui a une certaine rigidité et on doit l'admettre ; il faut voir dans quelle mesure il est possible de tenir compte à la fois des besoins de souplesse par rapport à l'imprévu, mais il ne sera vraisemblablement pas possible de tout faire.

Le président souhaite revenir sur la hausse potentielle des tarifs. Il aimerait avoir une explication sur les enjeux d'une éventuelle hausse des tarifs.

M. Bonzon explique que l'idée était de procéder à une augmentation de tarifs soit en cours d'année soit à la fin de l'année. Ce qui est proposé aujourd'hui, c'est à la fin de l'année, cela n'influencera donc pas le budget 2010. Il rappelle que depuis 2004, aucune augmentation n'a eu lieu, alors qu'en même temps l'offre progressait de 30 ou 40%.

M. Forestier compare le coût d'une voiture, qu'il estime entre 7000 et 11 000 F par an (chiffres TCS), et celui des abonnements de transports publics. Un abonnement UNIRESO coûte 650 F par an, 450 pour les juniors

ou seniors. Le prix moyen acheté par le client est de 549 F, car il y a de plus en plus de rabais. Il n'y a donc, selon lui, aucune commune mesure entre le coût d'une voiture et celui des transports publics. Les tarifs ne sont en aucun cas un problème pour la « consommation » des transports publics. Pour attirer plus de gens aujourd'hui, il y a plusieurs points importants : la fréquence, la rapidité de déplacement et aussi la desserte, c'est ce qu'attendent les clients. Il rappelle que depuis 2004, on offre plus pour le même prix. Il faut retenir que c'est l'offre qui fait gagner les clients, que les tarifs soient augmentés ou non. Il n'y aura pas moins de clients en augmentant les prix. Une augmentation tarifaire est nécessaire pour plusieurs raisons, notamment du fait qu'il y a de plus en plus d'abonnements, donc une baisse de la recette unitaire, par voyage. Une augmentation servirait à rattraper cette tendance à la baisse de la recette unitaire. En comparaison avec les autres réseaux, on est dans la moyenne. La stratégie est d'atteindre les objectifs financiers fixés et privilégier les clients et les fidéliser. Selon la règle UITP, on constate qu'une augmentation de prix de 10%, c'est au maximum 3% de clients en moins la première année, puis un retour à la normale pour les années suivantes. Il précise que l'augmentation prévue concernera tant le prix des billets que celui des abonnements.

Le président demande si cela coûterait quelque chose si l'on n'augmentait pas les tarifs des TPG alors qu'UNIRESO augmenterait les siens.

M. Genoud répond que depuis 1996, date de la modification de la loi sur les chemins de fer et de la loi sur les transports publics qui sont deux lois fédérales, le contrôle des prix a disparu. La Confédération a considéré que les entreprises devaient être gérées selon des considérations économiques, managériales et financières et que c'étaient elles qui savaient mieux non seulement définir la gamme des produits, mais aussi fixer le prix du produit. Toute divergence par rapport au tarif de référence national décidé par l'UTP amène à une compensation de la part des TPG par des versements directs de la caisse de l'Etat. Si on dit non à une augmentation de tarifs, c'est le contribuable, par la caisse de l'Etat, qui devra compenser. Il n'y a pas d'échappatoire.

Vote sur rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2010 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Le président met aux voix le rapport du Conseil d'Etat :

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 le budget de l'entreprise des TPG pour 2010.

Annexe :

Budget 2010 des TPG, arrêté par le conseil d'administration des TPG au 26 octobre 2009, données principales.

BUDGET 2010
APPROUVE PAR LE C.A. DES TPG
LE 26.10.2009

σtpg

COMPTE DE RÉSULTATS SIMPLIFIÉ BUDGET 2010

En kCHF	Budget 2010				Variations		
	Réel 31.12.2008	Budget 2009	PFP 2010 CP	Budget 2010	Budget 2010 vs Réel 2008	Budget 2010 vs Budget 2009	Budget 2010 vs PFP 2010 CP
Revenus de Transports	118'911	124'454	127'303	129'364	8.79%	3.95%	1.62%
Contributions Monétaires	173'897	176'611	174'855	178'974	2.92%	1.34%	2.36%
Contributions Non Monétaires	12'362	12'131	7'946	12'010	-2.85%	-1.00%	51.15%
Produits d'Exploitation Divers	22'821	17'365	6'838	8'773	-61.56%	-49.48%	28.31%
Total Produits d'Exploitation	327'992	330'563	316'941	329'121	0.34%	-0.44%	3.84%
Frais de Personnel	188'661	194'036	191'560	201'771	6.95%	3.99%	5.33%
Biens & Services	85'497	84'746	74'743	78'908	-7.71%	-6.89%	5.57%
Coûts Tacites sur Infrastructures	12'362	12'131	7'946	12'010	-2.85%	-1.00%	51.15%
Amortissements	29'220	30'400	28'391	32'000	9.52%	5.26%	12.71%
Autres Charges	-34	1'504	1'917	1'250	-3828.67%	-16.89%	-34.79%
Total Charges d'Exploitation	315'707	322'817	304'556	325'938	3.24%	0.97%	7.02%
Résultat Exploitation	12'285	7'746	12'385	3'183	-74.09%	-58.91%	-74.30%
Résultat Financier	-8'846	-10'471	-12'385	-14'481	63.70%	38.29%	16.92%
Résultat de l'Exercice	3'439	-2'725	0	-11'298	-428.54%	314.51%	NA

COMPTE DE RÉSULTATS DÉTAILLÉ BUDGET 2010

En千\$	Réel 2008	Budget 2009 Total avec tous les effets inclus	PFF 2010 (Contra de Prestation)	Budget 2010 Total avec tous les effets inclus	Variation		Variation Budget 2010 vs PPP réelle (hors transfert d'actifs et IPSSAS)
					Budget 2010 vs. Budget 2009	Ilée au Transfert d'Actifs et IPSSAS	
Revenus de Transports	118911	124454	127303	129364	80	1962	1,56%
dont Revenus de Transports - Unifreso	108820	112072	117554	116535	-431	3212	2,82%
dont Revenus de Transports - TPG	6797	6169	5445	6800	511	843	15,49%
dont autres Revenus (C.T.T., etc...)	3294	6273	8704	6930	-1774	-2074	-25,60%
Contributions	186280	188743	182800	180984	8458	-275	-0,15%
dont Contributions Non Monétaires (Canton)	12362	12131	7946	12910	1078	-1805	0,00%
dont Contributions Monétaires Confédération	8773	8240	10275	8670	434	1700	-15,62%
dont Contributions Monétaires Canton	159074	162972	161030	166141	4394	0	0%
dont Contributions Monétaires Communes et Tiers	6050	5400	3550	4162	612	612	17,25%
Produits d'Exploitation Divers	22821	17965	6838	8773	2564	-628	-9,20%
dont Revenus Péroriels & des Tiers	14419	11900	1800	1800	2594	-770	0,00%
dont Production Intercommunale	2085	650	126	1950	200,00%	141	-610,63%
dont Autres Produits d'Exploitation	6316	4915	4912	5023	-30	141	2,87%
Total Produits d'Exploitation	327992	330563	316941	328121	11103	1078	0,34%
Frais de Personnel	188681	184036	191580	201771	683	9217	4,81%
Biens & Services	97960	96977	82688	90917	2382	5967	7,10%
dont Frais de Véhicules	30920	31801	25283	29701	900	3517	13,91%
dont Frais de Bâtiements & Installations Fixes (hors coûts tacites)	4937	5909	4207	5985	453	1226	29,15%
dont Coûts Travaux sur Travaux	12382	12131	7946	12910	4064	1226	0,00%
dont Sous-traitances d'Exploitation	22081	21500	21704	28294	934	5656	26,06%
dont Autres Charges d'Exploitation	27510	26935	23549	15027	-3989	-4532	-19,25%
Dotations aux Amortissements	29220	30400	29391	32000	6324	-2714	-8,66%
Correction de Valeurs d'Actifs	-34	1504	1917	1260	-667	-667	-34,79%
Total des Charges d'Exploitation	315707	322817	304156	325938	9579	11703	3,64%
% des Produits	96%	96%	96%	99%			
Résultat d'Exploitation	12285	7746	-12385	3183	1423	-10929	-35,79%
Produits financiers	2345	1104	940	1197	100	1167	488,38%
Charges financières	1191	1191	12635	15988	2061	1302	10,31%
Résultat Financier	-846	-10471	-12385	-14481	-1981	-135	-1,09%
Résultat de l'Exercice	3459	-2726	0	-11298	-538	-10760	-34,4%

DÉCOMPOSITION DES PRODUITS COMPTABILISÉS PAR CATEGORIE

En k€t€	Réel 31.12.2008	Budget 2009	PFP 2010	Budget 2010	Variations		
					Budget 2010 vs Réel 2008	Budget 2009 vs Budget 2009	Budget 2010 vs PFP 2010
Billets dont cartes journalières	41'581 8'863	42'434 8'944	39'285 7'208	43'020 8'692	3.46% -1.93%	1.38% -2.82%	9.51% 20.60%
Abonnements annuels	29'841	29'044	29'417	36'115	21.02%	24.34%	22.77%
Abonnements mensuels	32'416	34'234	35'660	32'994	1.78%	-3.62%	-7.48%
Abonnements hebdomadaires	460	339	197	158	-65.73%	-53.50%	-20.02%
Autres titres de transport	11'160	12'137	17'641	11'135	-0.22%	-8.25%	-36.88%
Rabais et Bonus	-6'638	-6'175	-8'446	-6'886	3.73%	11.51%	-18.48%
Total revenus de Transports Unireso	108'820	112'012	113'754	116'535	7.09%	4.04%	2.44%
Revenus de Transports TPG	6'797	6'169	5'445	6'800	0.04%	10.23%	24.88%
Total Revenus de Transports	115'617	118'181	119'199	123'335	6.68%	4.36%	9.47%
Produits CTT & Autres	3'294	6'273	8'104	6'030	83.04%	-3.88%	-25.60%
Total Revenus de Transports	118'911	124'454	127'303	129'364	8.79%	3.95%	1.62%

DÉCOMPOSITION DES PRODUITS COMPTABILISÉS % PAR CATEGORIE

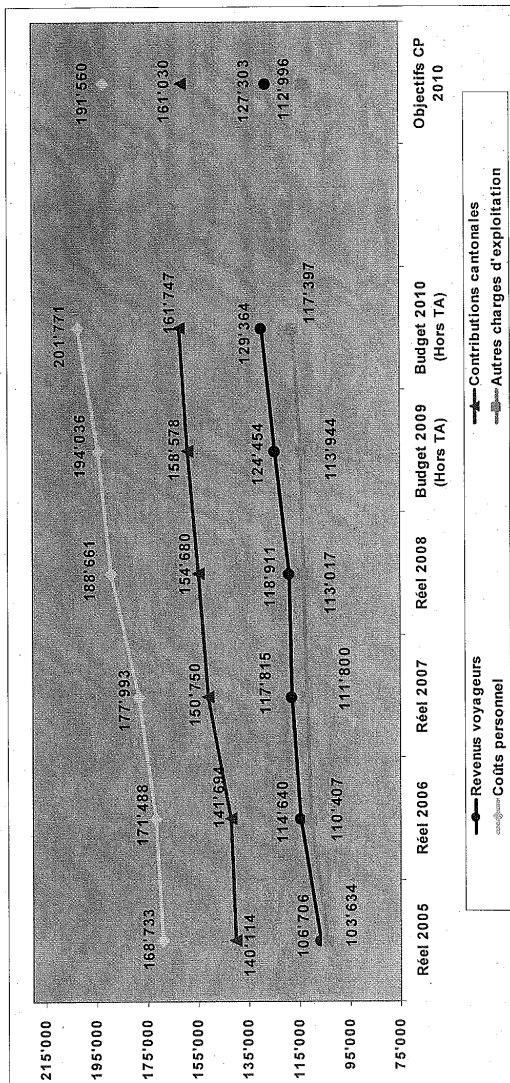
En kCHF

	Réel 31.12.2008	Budget 2009	PPF 2010	Budget 2010
Billets	34.97%	34.10%	30.86%	33.25%
<i>dont cartes journalières</i>	7.45%	7.19%	5.66%	6.72%
Abonnements annuels	25.10%	23.34%	23.11%	27.92%
Abonnements mensuels	27.26%	27.51%	28.01%	25.50%
Abonnements hebdomadaires	0.39%	0.27%	0.15%	0.12%
Autres titres de transport	9.38%	9.75%	13.86%	8.61%
Rabais et Bonus	-5.58%	-4.96%	-6.63%	-5.32%
Total revenus de Transports Unireso	91.51%	90.00%	89.36%	90.08%
Revenus de Transports TPG	5.72%	4.96%	4.28%	5.26%
Total Revenus de Transports	97.23%	94.96%	93.63%	95.34%
Produits CTT & Autres	2.77%	5.04%	6.37%	4.66%
Total Revenus de Transports	100%	100%	100%	100%

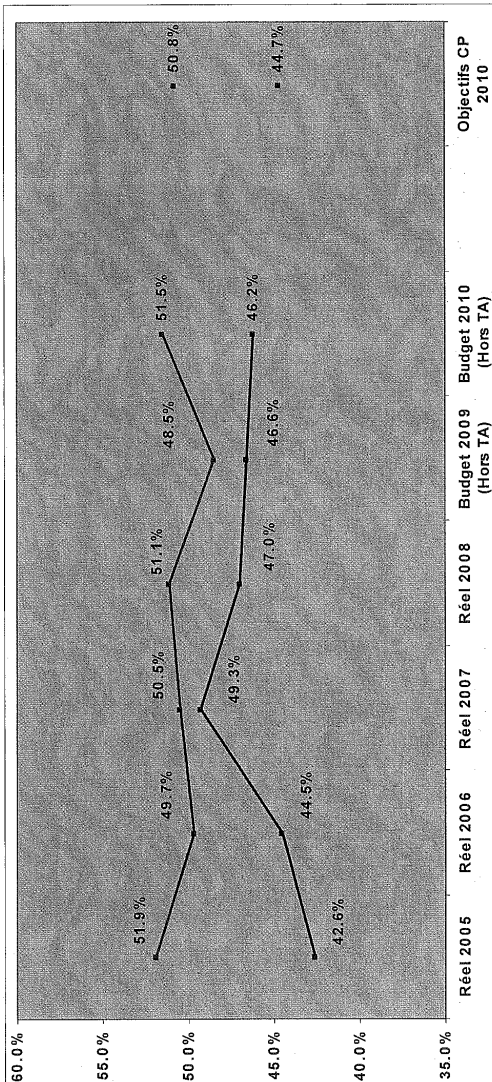
RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES 2008 - 2010

En kCHF	Budget 2010 CP			Variations	
	Réel 31.12.2008	Budget 2009	PPF 2010 CP	Budget 2010 vs Budget 2009	Budget 2010 vs vs PFP 2010
Frais de Véhicules	30'970	31'601	25'283	-4.10%	17.47%
Frais de Bâtiments & Installations Fixes <i>(hors coût tacite d'infrastructure)</i>	4'937	5'609	4'207	19.22%	39.89%
Sous-Traitance de Transport	22'081	21'500	21'704	28.14%	30.37%
Charges d'Exploitation Diverses	27'510	26'035	23'549	-45.37%	-36.19%
dont Assurances & Franchises	1'664	2'234	2'078	19.41%	-4.37%
Etudes & Mandats	1'723	1'479	1'486	-9.65%	4.78%
Commissions et Frais de Ventas	1'329	1'635	1'590	87.88%	57.05%
Communication & Marketing	2'452	2'935	2'438	27.43%	28.17%
Travaux à Facturer	13'877	10'981	1'000	-104.96%	-168.80%
Frais Administratifs	4'013	4'281	4'377	15.01%	5.46%
Autres Charges	2'451	2'490	10'580	-21.11%	-81.72%
Total Biens & Services (hors coût tacite)	85'497	84'746	74'743	-7.71%	5.57%

ÉVOLUTION DES PRODUITS ET CHARGES 2005 - 2010



EVOLUTION DE L'EFFICACITE 2005 - 2010



— Ratio de couverture globale - - - - - Ratio de contributions cantonales sans CTI/produits (hors subventions non monétaires)

ÉVOLUTION DES CHARGES ET DE L'OFFRE 2005 - 2010

