

Date de dépôt : 4 janvier 2012

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2011 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Rapport de M. Alain Meylan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a siégé le 24 mai et le 7 juin 2011 afin d'étudier le rapport divers 851 relatif au budget 2011 de l'entreprise des Transports publics genevois sous la haute présidence de M. Roberto Brogгинi. Les procès-verbaux ont été tenus avec efficacité et précision par MM. Julien Siegriest et Hubert Demain.

Le rapporteur tient d'emblée à préciser que ce rapport bien que déposé le 3 novembre n'a été étudié par la commission qu'à la fin du premier semestre 2011. Cela relativise tout le travail parlementaire et la capacité du parlement de modifier cas échéant l'orientation d'un tel rapport. Dans le même esprit, on comprendra aisément que le retard dans la rédaction de ce rapport n'est qu'anecdotique mais accompagné des excuses du rapporteur.

Il convient également de préciser que le budget annuel des TPG s'inscrit déjà dans le cadre d'un contrat de prestations quadriennal qui lui-même est basé sur le plan directeur du réseau des transports publics.

Séance du 24 mai

La première séance relative à l'audition de la direction générale des TPG se déroule sans la présence de M^{me} la conseillère d'Etat Michèle Künzler ni de son secrétaire général adjoint, M. David Favre, retenus par une séance avec M^{me} la conseillère fédérale Doris Leuthard. En revanche, siègent MM. Delacrétaz (DG DGM) et Etienne (DGM).

Audition de la direction générale des TPG

M. Bonzon directeur général, rappelle que 2011 est la première année du contrat de prestations 2011-2014, avec une augmentation de l'offre sur 4 ans de +35%. Il ajoute que le plan d'investissement est très important, car il représente 392 millions de francs, hors nouveau dépôt. Il informe que la part du GLCT a été introduite dans le budget. Il informe également d'une augmentation de la part CTI (communauté tarifaire intégrale), étant donné le refus d'augmentation du prix des billets pour une année, les 7 millions de francs ont donc été intégrés comme augmentation de la part. Avant de passer directement au budget 2011, il souhaite faire un petit rappel ou bilan du contrat de prestations 2007-2010. Il montre les résultats des différentes années. Il fait remarquer que sur l'ensemble du contrat de prestations les TPG sont équilibrés, puisqu'il n'y a que 200 000 F d'écart, ce qui est très peu sur l'ensemble des charges. A chaque résultat positif, une partie va dans les fonds de réserve, qui sont importants car ils permettent d'amortir les 2,9 millions de francs qui sont aujourd'hui prévus comme perte dans le cadre du budget 2011. Il précise qu'une disposition de la LIAF oblige les entités des transports à dissoudre leur fond de réserve dans l'exercice suivant, ce qui n'existait pas précédemment. Les résultats négatifs seront donc absorbés par les deux premières années du contrat de prestations. Il rappelle qu'il y a eu un retard d'une année sur la mise en route du TCMC et il faut en tenir compte. Malgré cela, la demande a augmenté de +5,5%. L'offre sur les 4 ans était de +50% (+55,6% en réalité, donc 5,6% d'offre supplémentaire pour le même prix). Il estime donc qu'il y a eu une augmentation réelle de la productivité de l'entreprise tout en conservant les acquis sociaux et des conditions de travail optimales.

Ces précisions historiques rappelées, il revient à M. Vincent (TPG) de présenter les chiffres du budget 2011 :

Il commente les tableaux avec les résultats réels 2009 et 2010 ainsi qu'avec le budget 2011 et les diverses variations entre les années. Il remarque une augmentation assez importante au niveau des revenus des transports, avec un objectif à 135 millions de francs pour 2011. La contribution de l'Etat a fortement augmenté par rapport aux autres années, cela est dû aux objectifs d'augmentation de l'offre et des investissements prévus pour 2011. Le montant des investissements pour 2011 est aussi important que le montant des 4 dernières années. Les frais d'amortissement augmentent de +17% par rapport à 2010, soit de 38 millions de francs pour 2011.

Au niveau des produites, il rappelle que les TPG se doivent de présenter un budget et des comptes consolidés, en tenant compte de TPG pub et TPG France. Il remarque que les proportions sont conservées, avec une partie des

revenus des transports qui augmente en lien avec l'offre. La partie de la contribution de l'Etat de Genève augmente par rapport à 2010 au vu des investissements qui seront plus importants. Les divers quant à eux sont un peu moins importants, ils sont caractérisés par la diminution de la contribution de la Confédération, par exemple, et des produits divers.

Pour les charges, il informe que les frais de personnel sont relativement en hausse par rapport à l'année 2010. L'augmentation des collaborateurs passe à 1 700 pour 2011 en lien avec l'augmentation de l'offre, ce qui représente +35% sur le prochain PFP. Il ajoute que les frais financiers se maintiennent à 4%. Il remarque une maîtrise des biens et services. Les dotations aux amortissements sont plus importantes vu leur augmentation.

Le personnel passe de 1 631 en 2010, à un objectif de 1 703 fin 2011. Le coût du personnel par rapport à la charge d'exploitation est en baisse depuis 2009 et va encore baisser sur les projections. Sur l'exercice 2011, le ratio lié à la sous-traitance a légèrement augmenté mais reste dans les limites de 10%. Les frais de personnel par rapport à l'effectif moyen baissent par rapport à 2009 et 2010.

Il remarque que la croissance des charges d'exploitation est maîtrisée. Les coûts de personnel sont proportionnés voire plus faibles que la croissance des charges monétaires. La contribution cantonale augmente pour faire face au surcoût des amortissements et de la croissance de l'offre. Le total des revenus par voyageur est aussi en augmentation, passant de 127 à 135 millions de francs.

Pour ce qui est des indicateurs financiers, il rappelle qu'ils sont au nombre de 3. Tout d'abord le ratio de contribution cantonal, qui est la part de contribution cantonale par rapport à la part des produits. Cet indicateur est en augmentation. Le taux de couverture globale correspond à la part des produits propres aux TPG sur l'ensemble des charges. A ce niveau, 1 point est gagné, ce qui signifie que les TPG couvrent par ses propres produits l'ensemble des charges, ce qui est un point positif. Il en vient pour finir au coût place/kilomètre, ratio important qui est amélioré, passant de 124 à 123.

A ce stade, M. Bonzon souhaite préciser que la non-augmentation du prix des billets a une incidence directe sur le ratio de contribution cantonale, c'est pour cela qu'il est moins bon en 2011 qu'en 2010. Il précise suite une question d'un commissaire (PDC) que les chiffres présentés sont différents par rapport au dépôt du RD car la comparaison du budget 2011 était faite avec le budget 2010 alors que la présentation de M. Vincent porte sur le budget 2011 et le réel 2010.

M. Vincent continue en indiquant que le ratio places/kilomètre augmente par rapport à 2010.

Au plan des investissements, il remarque que les TPG sont restés dans les objectifs fixés sur le contrat 2007-2010. Le budget pour 2011 prévoit 255 millions de francs, prévus principalement pour les nouveaux véhicules et leur équipement.

Par rapport aux risques que l'on peut attendre par rapport au réel, il cite notamment le risque du prix du carburant. Aujourd'hui la base est de 1,50 F, mais on est déjà au-delà. La couverture des TPG prend en charge jusqu'à 20% de l'augmentation. Cela veut dire que lorsque le prix ira au-delà d'1,80 F, les TPG pourront rediscuter des subventions. Il ajoute qu'il y a également des demandes hors PFP, comme les lignes E, G et 17.

Position du département

M. Delacretaz tient simplement à rappeler que, suite à de nombreuses discussions avec les TPG, le budget et tout ce qui est fait et présenté le sont en parfait accord avec le département.

Questions des commissaires :

Un commissaire (UDC) revient sur les slides 7 et 8. Il remarque que les frais de personnel sont en diminution alors que le personnel augmente. Au final le coût du personnel diminue et il ne comprend pas comment cela se fait.

M. Vincent répond que le coût par effectif moyen diminue, mais le nombre de collaborateurs augmente, il passe de 1 631 à plus de 1 700. La masse globale augmente donc, mais la charge moyenne diminue.

M. Bonzon précise que les années de forts engagements, ce sont des personnes plus jeunes qui entrent dans l'entreprise avec des salaires moins élevés qu'une personne qui part à la retraite. Il ajoute que ce sont 70 collaborateurs qui sont engagés cette année. Il rappelle aussi que les TPG ont un accord avec l'office cantonal de l'emploi pour ces engagements.

A la question d'un commissaire concernant la charge d'UNIRESO, M. Bonzon rappelle qu'UNIRESO est une communauté tarifaire. Par rapport au budget établi, tout ce qui est distribué par UNIRESO est directement distribué aux entreprises. Les produits que l'on a ici correspondent à la part des TPG dans les produits UNIRESO.

Un commissaire (Ve) s'interroge sur le suivi des investissements ; il ne peut imaginer qu'il n'y ait aucune différence entre les investissements projetés et ceux finalement effectués. M. Bonzon répond que, sur 4 ans

(2007-2010), les TPG sont effectivement à 150 000 F près du budget. Il confirme donc que les TPG sont proches d'avoir un écart nul. Il ajoute qu'il peut y avoir certains décalages, comme sur les bâtiments où il y a 400 000 F d'écart. Il ajoute que le contrôle des investissements fait partie du contrat de prestations ; ils sont donc suivis tous les 3 mois avec des rapports.

M. Vincent ajoute et précise que le contrat de prestations correspond à une autorisation de dépense. Si les TPG veulent aller au-delà de ce qui est prévu, ils doivent demander une autorisation de dépassement. Il ajoute encore que la notion de temps ne figure pas dans les tableaux – on ne voit que les 4 années cumulées –, mais il peut y avoir des reports d'investissements d'une année.

M. Bonzon ajoute que les TPG gèrent les 215 millions de francs de manière très rigoureuse. Durant les 4 ans, il y a eu des facteurs externes qui ont très peu agi, ce qui ne sera pas le cas pour 2011 avec le cours de l'euro par exemple. Le cours de l'euro peut faire que les investissements ne seront pas aussi importants, ce qui peut être le cas pour les trams.

Précision est fournie à un commissaire (S) pour lui indiquer que l'augmentation de l'offre de 35% est l'objectif à 2014 et non uniquement pour 2011.

La même voix socialiste se demande quelle est la différence par rapport aux années précédentes concernant la vente des abonnements.

M. Bonzon répond qu'il transmettra les documents chiffrés. Il ajoute qu'il y a bien évidemment plus de ventes d'abonnements mais n'a pas les chiffres précis ici. Pour Meyrin, il remarque que les lignes ont été rapidement prises d'assaut et saturées depuis les Avanchets jusqu'à Bel-Air, raison pour laquelle une nouvelle ligne a été introduite entre les Avanchets et Coutance pour faire face à la demande. Par rapport aux abonnements, il remarque que la part des abonnements annuels augmente étant donné qu'il y a de plus en plus de voyageurs.

Enfin, jamais deux sans trois, cette même personne remarque que 70 personnes doivent être engagées pour 2011 et se demande quel est ce contrat fait avec l'OCE.

M. Bonzon rappelle que les TPG font partie des premières entreprises à avoir signé la charte « Lamprecht », qui demandait d'avoir des contacts réguliers avec l'OCE. Depuis 2 ans, les TPG ont augmenté les contacts. Depuis le début de l'année, les TPG ont demandé à l'OCE qu'il désigne un responsable qui puisse venir dans l'entreprise pour mieux connaître l'entreprise et les spécificités, car le métier de conducteur est un travail difficile. Il faut savoir gérer les clients, les chantiers, les horaires irréguliers,

etc. Dans le cadre de recherche d'emploi, les TPG arrivent à donner à l'OCE des descriptions de postes, cela permet à la personne de contact de l'OCE d'aller voir les différentes personnes aptes à remplir les tâches. Il ajoute que son souhait serait d'avoir une antenne directement dans l'entreprise avec une personne à 100% à l'interne de l'OCE, mais finalement il s'est avéré mieux d'avoir quelqu'un de l'Office cantonal de l'emploi qui soit un répondant et cela pour tous les métiers. Il n'a pas le nombre de chômeurs engagés, mais des statistiques seront mises en place. Il ajoute que pour les conducteurs, l'engagement est mieux planifié que ça ne l'était il y a 3 ou 4 ans, d'immenses progrès ont été faits et il ne faudra plus engager 50 personnes d'un coup, les personnes viendront petit à petit. Il précise que 50 personnes d'un coup ne sont pas trouvables sur Genève, grâce à la planification il est persuadé de pouvoir améliorer nettement la situation. Il ajoute que beaucoup de chômeurs ne veulent pas être conducteurs, car c'est un métier particulier.

M. Gruaz (TPG) ajoute qu'il y a des contraintes psychologiques, des tests de santé, etc. Il précise qu'avec les départs naturels et l'augmentation des collaborateurs, cela correspond à 80 engagements par année qu'il faut planifier. Il s'agit d'un flux continu que les TPG se doivent de régulariser et planifier sur l'année.

Plus technique un autre commissaire (PDC) revient sur l'effet du change du cours de l'euro. Il demande quelques précisions.

M. Bonzon répond que l'effet pourrait avoir lieu sur les Bombardiers. Il ajoute qu'il a reçu les offres et qu'avec le taux de change les investissements seront moindres par rapport à ce qui était prévu.

Séance du 7 juin

La séance du 7 juin se déroule avec la présence de M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, et de M. David Favre, secrétaire général adjoint DIM

Le Président rappelle rapidement à ses collègues que la discussion et la présentation ont déjà eues lieu précédemment, ne reste que le vote final. Il mentionne la réception de documents d'actualisation des chiffres à la suite de la présentation de M. Bonzon (qui devra figurer en annexe).

Il n'a pour sa part pas relevé d'écart significatifs (v. p. 9 et 11 du rapport).

Un député (L) estime qu'il n'est pas possible d'approuver ce rapport sur le budget 2011 des TPG car les recettes indiquées sont erronées à la suite de la décision de ne pas augmenter les tarifs (alors que les TPG ont intégré cette information dans leur évaluation). Il regrette la détérioration du ratio recette/subvention.

Le Président comprend la préoccupation du commissaire, et suggère de la signaler au sein du rapport et d'accepter le RD 851 avec cette réserve.

DONT ACTE !

Pour terminer, Mme Künzler rappelle simplement qu'il ne faut pas oublier qu'il s'agit ici du budget 2011 – alors même que l'on prépare le budget 2012.

Vote en faveur de l'acceptation du RD 851 (avec la réserve susmentionnée)

Pour : 11 (1 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 L, 1 R, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abst. : –

[unanimité].

Conclusion

La remarque initiale du rapporteur prend ici tout son sens et permet de vous demander, Mesdames et Messieurs les députés, de suivre le vote unanime des commissaires et **de prendre acte de ce rapport**, ceci même si ce vote intervient probablement après la clôture des comptes 2011 !

Secrétariat du Grand Conseil**RD 851***Date de dépôt : 3 novembre 2010***Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil relatif au budget 2011 de l'entreprise des
Transports publics genevois (TPG)**

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule

Le budget de fonctionnement et le budget d'investissement de l'entreprise des Transports publics genevois (ci-après les TPG) pour l'exercice 2011 ont été adoptés par son Conseil d'administration le 13 septembre 2010. Le Conseil d'Etat a approuvé le budget 2011 des TPG le 3 novembre 2010.

Le budget 2011 est conforme au contrat de prestations 2011-2014, en cours d'examen au Grand Conseil (Projet de loi 10699). Ce contrat repose sur le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010 et par le Grand Conseil, qui s'est prononcé à son sujet le 28 mai 2010 par voie de résolution (R 609). Ce contrat de prestations (CP) fixe pour objectif aux TPG de mettre à disposition de la population une offre supplémentaire de +35 % au cours de cette période, permettant d'atteindre une croissance de l'offre de 102 % entre 2002 et 2014.

Ce nouveau contrat de prestations 2011-2014 présente la particularité que les budgets et comptes des TPG sont dorénavant présentés de manière consolidée, c'est-à-dire avec la consolidation complète de TPG Pub S.A.

Conformément à l'article 36, alinéa 2, lettre a, de la loi sur les Transports publics genevois (TPG), du 21 novembre 1975 (H 1 55), le budget adopté par l'entreprise de transports puis approuvé par le Conseil d'Etat fait maintenant l'objet du présent rapport d'information au Grand Conseil.

2. Fréquentation

La croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres), selon les statistiques des TPG, a été de +2,3 % entre 2008 et 2009 ou de +59,7 % entre 2002 et 2009 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008) pour une augmentation de l'offre respectivement de +0,5% et de +45,1%.

Pour l'année 2011, la tendance reste sensiblement la même. L'offre augmentera de +12,6% par rapport à 2009 et la fréquentation, selon les observations constatées et le développement du réseau prévu pour cette étape, devrait se situer à environ +7%, soit une croissance par rapport à 2002 d'environ +71,3% (compte tenu du changement de méthode de comptage). Ce constat est d'ailleurs confirmé par la reprise de la croissance des recettes voyageurs à mi-2010 après une forte stagnation entre 2009 et début 2010.

A noter que l'année 2009 servira de base fiable pour le contrat de prestations TPG 2011-2014 et pour le suivi de la fréquentation car depuis fin 2008, l'ensemble des véhicules TPG sont équipés du nouveau système de comptage.

3. Budget d'investissement 2011 des TPG

Le budget 2011 des TPG est établi de manière à atteindre l'objectif d'une croissance de l'offre de 35 % à l'issue du contrat de prestations 2011-2014. Pour l'année 2011, il est prévu d'engager des investissements pour 255 510 000 F, conformément au Plan financier pluriannuel (PFP).

La majeure partie de ce montant concerne l'engagement de 32 tramways Stadler, l'acquisition de 87 autobus, ainsi que le renouvellement de 29 trolleybus (total de 223 110 000 F).

L'acquisition de ces trams permettra de mettre en service le tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et d'améliorer la cadence sur les autres lignes. Concernant les bus, il s'agira de créer de nouvelles lignes et d'améliorer les cadences notamment aux heures de pointe tel que prévu dans le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014.

4. Budget de fonctionnement 2011 des TPG

Ce budget de fonctionnement 2011 est conforme au plan financier pluriannuel du contrat de prestations 2011-2014, et donc au projet de loi 10699 s'y référant.

Le budget 2011, y compris les effets financiers du transfert d'actifs et de l'application des normes comptables IPSAS, est construit avec un total des

produits d'exploitation qui s'élève à 354 190 000 F, pour un total des charges d'exploitation de 341 624 000 F, entraînant un résultat d'exploitation bénéficiaire, à hauteur de 12 566 000 F. Toutefois, ce résultat est péjoré par un résultat financier déficitaire de 15 481 000 F, en raison de l'augmentation de la dette liée à l'acquisition des nouveaux autobus et trolleybus et les acomptes de la nouvelle commande de tramways Stadler qui seront livrés fin 2011 - début 2012. Le résultat global de l'exercice 2011 budgété est déficitaire et s'élève en définitive à - 2 915 000 F.

Par rapport au budget 2010, le total des revenus de transports se monte à 135 280 000 F, soit une hausse de 5 916 000 F (+ 4,6 %). Cette dernière provient pour l'essentiel de l'augmentation tarifaire, qui agit en particulier sur les billets (+ 8,2%) et les abonnements annuels (+ 3,7%). Il est prévu par contre une diminution temporaire du volume de titres de transport vendus, un temps d'adaptation du public étant constaté en général après une hausse des tarifs.

Le montant des contributions cantonales pour 2011 s'élève à 193 726 000 F (y compris les participations financières aux frais Unireso de 281 000 F). Ce montant comprend deux subventions non monétaires totalisant 12 953 000 F. La première, de 12 046 000 F, est liée à l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol mises à disposition par l'Etat. La seconde, de 907 000 F, correspond aux droits de superficie sur les terrains du Bachet-de-Pesay et de la Jonction. La reconnaissance « comptable » de ces éléments répond aux normes IPSAS, appliquées aussi bien chez les TPG qu'à l'Etat de Genève. Hors subventions non monétaires, la contribution cantonale 2011 s'élève à 180 773 000 F, soit 14 632 000 F de plus qu'en 2010. Cette hausse de subvention est rendue nécessaire pour financer les coûts de l'extension de l'offre non couverts par l'augmentation des autres produits.

Les charges de personnel présentent une hausse de 2,8 % par rapport à 2010 pour s'établir à 208 252 000 F et correspondent à près de 61 % du budget d'exploitation. Cette hausse est due à l'adaptation des effectifs en lien avec l'augmentation régulière de l'offre (+ 9 % par rapport à 2010 ou + 29% par rapport à 2006).

Les frais de véhicules sont en diminution de 3 343 000 F (- 11,3%) en raison de la baisse des charges d'entretien suite à l'acquisition de nouveaux véhicules début 2011. Les charges de sous-traitance augmentent de 13,2% essentiellement suite à l'inscription, dans les comptes des TPG, des parcours

sur territoire français des lignes D, F et Y¹. Les amortissements subissent une hausse de 6 037 000 F (+ 18,8%) due à l'effet de la mise en service de tramways Bombardier (commandés en 2008) et des autobus et trolleybus (livrés début 2011).

S'agissant des indicateurs financiers prévus dans le contrat de prestations, il importe de rappeler que ceux-ci ne tiennent pas compte des impacts du transfert d'actifs et des subventions non monétaires.

Le taux de couverture globale² passe de 46,8 % en 2010 (budget consolidé) à 47,5 % en 2011. Cette hausse s'explique par une évolution des produits de transports plus forte que celle des charges. Le ratio des contributions cantonales³ s'élève, pour sa part, à 52,3% contre 51,1% en 2010 (budget consolidé) en raison d'une hausse des produits de transports plus faible que celle de la participation cantonale.

5. Evolution de la sous-traitance

Bien que le volume de prestations sous-traitées augmente entre 2010 et 2011 de 3 741 000 F dû à la prise en compte des tronçons des lignes D, F et Y sur territoire français, le taux de sous-traitance se situe à 7,1%, soit en-dessous du taux de 2010 (9%). Cette baisse s'explique par le fait que les charges liées aux lignes du GLCT (D, F et Y) ne sont pas prises en compte dans le calcul du taux de sous-traitance⁴. De plus, la ligne 32 est supprimée en raison des réaménagements dans le secteur de Jonction suite aux travaux du TCOB. Ce taux de sous-traitance reste inférieur au seuil légal de 10 %. En

¹ A noter que ces charges supplémentaires sont contrebalancées par des produits correspondants. Cette inscription n'influence donc pas le montant de l'indemnité cantonale.

² En application des normes fédérales, les indemnités tarifaires Unireso versées par le canton sont considérées dans ce calcul comme des produits, et non pas comme des contributions cantonales.

³ En réponse à la motion M 1504, il a été rajouté au contrat de prestations des TPG 2007-2010 un indicateur mesurant le taux de contribution de l'Etat, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics. Les indemnités tarifaires Unireso versées par le canton sont considérées dans ce calcul comme des contributions cantonales.

⁴ Les lignes D, F et Y ont été attribuées aux TPG par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) suite à leur remise en appel d'offre et elles font l'objet d'une délégation de service public au sens de la loi française sur les marchés publics. Elles ne sont donc pas soumises au contrat de prestations 2011-2014 et le financement de la partie suisse est assuré par le biais de la rubrique 36700402 du budget de l'Etat.

faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires, le taux de soustraction est de 3 %, à l'instar de 2010, alors que le seuil légal est de 4 %.

6. Résultat annuel

Le déficit annuel de 2 915 000 F sera entièrement absorbé par le fonds de réserve des TPG.

7. Suivi des indicateurs du contrat de prestations 2011-2014

Le budget 2011 est conforme à l'année 2011 du Plan financier pluriannuel (PFP) du contrat de prestations TPG 2011-2014. Tant les indicateurs financiers que les 5 autres indicateurs sont prévus d'être atteints, notamment celui de l'offre de transport de +9% entre 2010 et 2011.

En conséquence, les investissements prévus au PFP tout comme l'offre de transport planifiée pour 2011 seront mis en œuvre par les TPG, respectant en cela le contrat de prestations 2011-2014 et permettant à l'Etat d'allouer l'indemnité prévue.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja Wyden Guelpa

Le président :
François Longchamp



Présentation

Commission transport du 24 mai 2011

Budget 2011



CONTEXTE

- 1^{er} année du Contrat de Prestation 2011-2014
- Augmentation de l'offre sur 4 ans de +35%
- Plan d'investissement très important ~400 MCHF (hors nouveau dépôt)
- Intégration de la part GLCT dans le budget
- Augmentation de la part CTI (compensation de la non augmentation tarifaire)
- Présentation des Comptes et budget Consolidé (avec TPG Pub et TPG France)

VUE D'ENSEMBLE

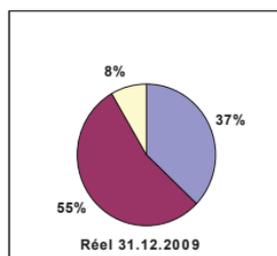
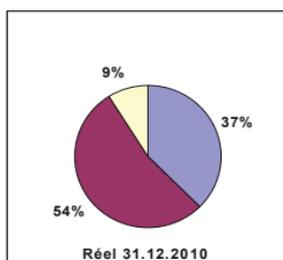
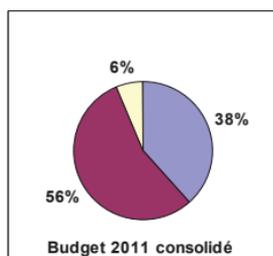
	2007	2008	2009	2010	2007-2010	2011
Résultat	+8.7 MF	+3.6 MF	-2.5 MF	-9.6 MF	+0.2 MF	-2.9 MF
dont distribué	-3.7 MF	-0.9 MF (-1.5 coupe)	-	-	-4.6 MF	
Fonds réserve	+5.0 MF	+2.7 MF	-2.5 MF	-9.6 MF	-4.4 MF	-2.9 MF

- Situation équilibrée sur la durée du CP 07-10
- Résultats négatifs absorbable par Fonds de réserve sur les deux premières années du CP 11-14

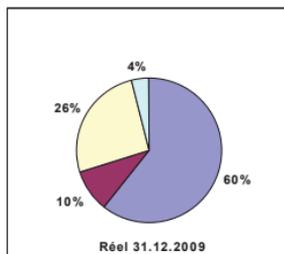
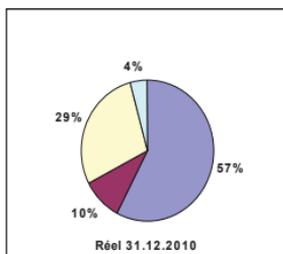
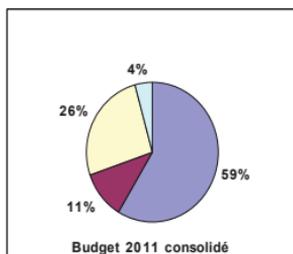
COMpte DE RESULTAT - TPG consolidé

En kCHF					Variations		
	Réel 31.12.2009	Réel 31.12.2010	PFP 2011	Budget 2011	Budget 2011 vs Réel 2009	Budget 2011 vs Réel 2010	Budget 2011 vs PFP 2011
Revenus des transports	121'431	127'899	135'280	135'280	11.14%	5.77%	0.00%
Contribution de l'Etat de Genève	174'302	183'544	193'726	193'726	11.14%	5.55%	0.00%
<i>dont contributions non monétaires</i>	12'131	16'885	12'953	12'953	6.78%	-23.29%	0.00%
Contribution de la Confédération	8'626	9'472	8'700	8'700	0.85%	-8.15%	0.00%
Contribution des communes et des tiers	6'739	7'505	4'132	4'132	-38.68%	-44.95%	0.00%
Produits d'exploitation divers	15'918	14'677	12'352	12'352	-22.40%	-15.84%	0.00%
Total Produits d'Exploitation	327'016	343'098	354'190	354'190	8.31%	3.23%	0.00%
Frais de personnel	199'100	203'320	208'252	208'252	4.60%	2.43%	0.00%
Frais de véhicules	29'082	30'251	26'361	26'361	-9.35%	-12.86%	0.00%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'722	22'195	18'088	18'088	2.07%	-18.50%	0.00%
<i>dont coûts tacites sur infrastructures</i>	12'131	15'978	12'953	12'953	6.78%	-18.93%	0.00%
Sous-traitance de transport	22'941	32'183	32'035	32'035	39.64%	-0.46%	0.00%
Charges d'exploitation diverses	18'192	18'494	17'395	17'395	-4.38%	-5.94%	0.00%
Dotations aux amortissements	29'967	32'357	38'100	38'100	27.14%	17.75%	0.00%
Pertes sur constats et débiteurs	1'053	1'313	1'392	1'392	32.24%	6.00%	0.00%
Total Charges d'Exploitation	318'055	340'114	341'624	341'624	7.41%	0.44%	0.00%
Résultat Exploitation	8'961	2'984	12'566	12'566	40.24%	321.08%	0.00%
Produits financiers	2'366	2'128	500	500	-78.87%	-76.50%	0.00%
Charges financières	12'359	14'775	15'981	15'981	29.31%	8.16%	0.00%
Résultat financier	-9'993	-12'647	-15'481	-15'481	54.92%	22.41%	0.00%
Résultat de l'Exercice	-1'033	-9'663	-2'915	-2'915	182.31%	-69.83%	0.00%

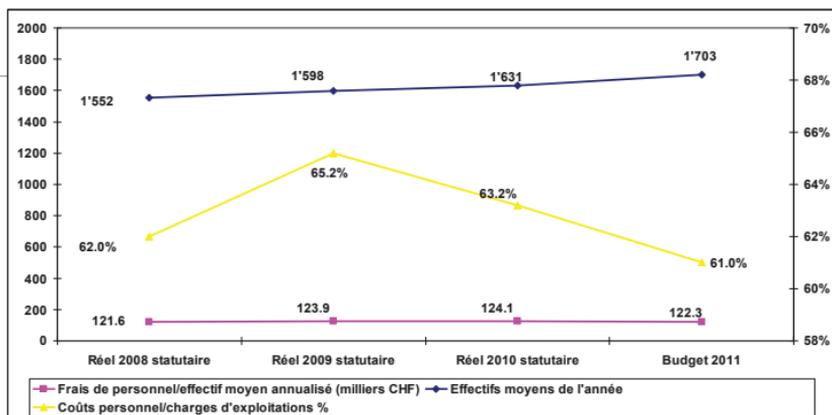
REPARTITION DES PRODUITS EN %



REPARTITION DES CHARGES EN %

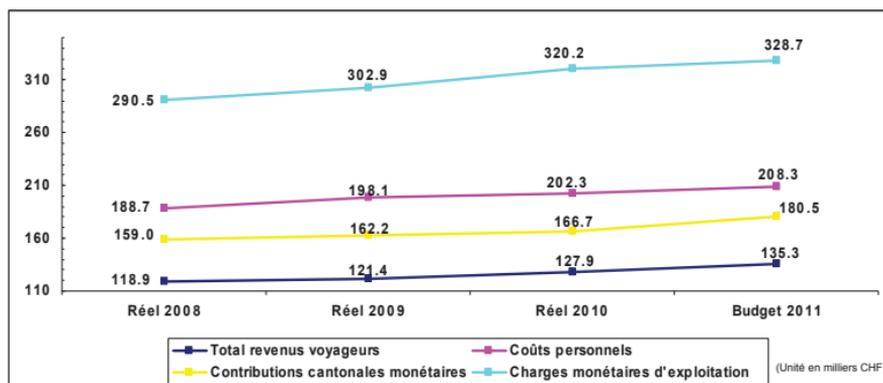


EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL (*)



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

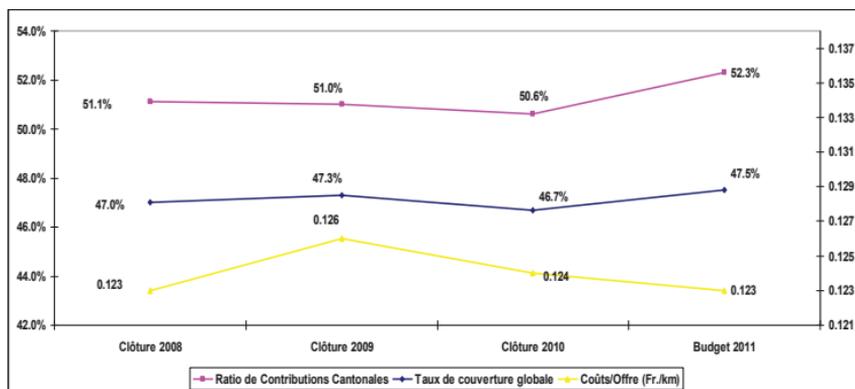
EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES (*)



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

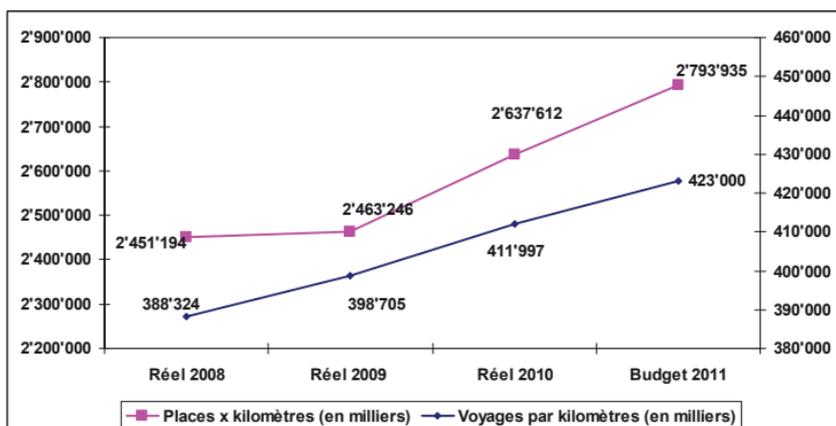
INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS (*)

En milliers CHF



(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios
Hors Transfert d'actifs et non monétaires

EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2007 - 2010



SUIVI DES INVESTISSEMENTS

	PF 2007-2010	Engagé au 31.12.2010	PF 2011 - Budget 2011
Immobilisations corporelles	210'616'193	210'829'534	247'468'853
Bâtiments	6'459'991	6'107'259	7'262'800
Installations Fixes	15'144'564	15'142'139	12'085'000
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	21'604'555	21'249'399	19'347'800
Bureautique & Mobilier	747'318	739'768	2'961'050
Instal. & Matériel Info & Télécommunication	7'273'875	7'377'369	400'000
Outils, Machines & Installations Autres	5'265'823	5'023'130	700'000
Equipements, Machines & Autres Immobilisations	13'287'015	13'140'267	4'061'050
Autobus	63'821'258	64'276'817	50'860'000
Tramways	101'832'669	102'041'936	36'250'000
Trolleybus	-	-	136'000'000
Equipements Embarqués	9'476'032	9'521'239	150'000
Véhicules de Service	594'664	599'876	800'003
Véhicules & leurs équipements	175'724'623	176'439'868	224'060'003
Immobilisations incorporelles	4'413'989	4'357'881	8'040'820
Systèmes d'informations & Télécommunication	4'413'989	4'357'881	8'040'820
Total	215'030'181	215'187'414	255'509'673

Risques pour l'exercice 2011

- Risque sur l'application de la règle Budget = PF
- Risque sur l'augmentation du prix du Carburant
- Augmentation des demandes hors PF
 - Ligne E et G
 - Ligne 17
- Risques sur les lignes GLCT sur base de 2010

Evolution des ventes billets/abonnements mensuels et annuels depuis 2007

	Billets			Abonnements mensuels			Abonnements annuels		
	CHF (en millions)	Nb (en millions)	évolution	CHF (en millions)	Nb	évolution	CHF (en millions)	Nb	évolution
2007	38.3	14.3		38.6	641'000		35.6	60'000	
2008	37.6	14	-1.83	37.2	613'000	-3.63	36.3	67'000	1.97
2009	37.1	13.9	-1.33	35.8	590'000	-3.76	38.3	69'000	5.51
2010	40.1	15.1	8.09	36.6	602'000	2.23	42.2	75'000	10.18