

Date de dépôt : 25 août 2011

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :

- a) le rapport sur la réalisation de l'offre de transport et comptes 2010,**
- b) le rapport annuel de gestion des TPG pour l'exercice 2010**

Mesdames et
Messieurs les députés,

I. Introduction

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

Au cours du contrat, l'augmentation de l'offre mesurée aura finalement été de 22,6%. Le retard enregistré en 2009 avec le décalage de la mise en service du tram de Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) n'aura pas pu être comblé. Néanmoins, l'objectif de + 50 % entre 2002 et 2010 est par contre largement dépassé puisque l'augmentation de l'offre est de + 55,6 %. Ceci s'explique par la croissance de l'offre plus forte que prévue durant le précédent contrat de prestations 2003-2006 et de l'effort important de l'année 2010.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres) a été de + 3,6 % entre 2009 et 2010, soit de + 6,6 % entre 2002 et 2010 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

Le Conseil d'administration des TPG a adopté le 21 mars 2011 le bilan ainsi que les comptes au 31 décembre 2010 et le 16 mai 2011, le rapport sur la réalisation de l'offre 2010. Les TPG ont remis à l'Etat leur rapport de gestion sur l'exercice 2010 en juin 2011.

En date du 24 août 2011, le Conseil d'Etat a donné son approbation au rapport annuel de gestion comportant le compte de profits et pertes et le bilan pour l'exercice 2010 des TPG, ainsi qu'au rapport annuel sur la réalisation de l'offre 2010 conformément à l'article 37 de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (H 1 55). Le rapport de gestion de l'entreprise, transmis conjointement au Grand Conseil, donne tous renseignements utiles à ce propos. Les éléments récapitulatifs principaux sont directement annexés au présent rapport.

II. Rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2010

A) *Faits marquants de l'année 2010*

En 2010, le réseau des TPG a notamment connu les modifications suivantes :

Réseau tramways

- mise en service de l'infrastructure ferroviaire tramways des Avanchets à Meyrin-Cité. Le terminus des lignes 14 et 16 s'effectue ainsi à Meyrin-Gravière. Suppression du transbordement aux Avanchets.

Réseaux trolleybus et autobus

- amélioration des fréquences en heures creuses sur la ligne 7 du lundi au vendredi (12' à 10') et également le samedi sur les lignes 2, 6, 7 et 19 (15' à 12');
- suppression des lignes 29, 55;
- modification de la ligne 28 de Blandonnet vers Vernier jusqu'à l'arrêt "Parfumerie" à Vernier;
- maintien de la desserte de la ligne 9 entre Cornavin et les Avanchets à raison d'un bus sur deux;
- modification de la ligne 54. Ainsi, cette ligne relie la gare de Satigny à la gare de la ZIMEYSA (zone de développement industriel de Meyrin-Satigny) en passant par le Bois-de-Bay, puis Vernier et la ZIMOGA (zone de développement industriel de Mouille-Galand);

- création de la ligne 57 avec pour objectif de relier l'aéroport (AIG) à la ZIMEYSA, puis à la cité de Meyrin et à la gare de Vernier-Meyrin. Cela permet une liaison directe entre Meyrin et l'AIG. En parallèle de cette création, la ligne 56 a été raccourcie entre le CERN et la cité de Meyrin;
- amélioration des cadences des lignes 1, 11, 21 aux heures de pointe et des lignes 20, 27 aux heures creuses;
- création de la ligne 4 en complément à la ligne transfrontalière D pour répondre aux besoins des clients sur l'axe de la route de St-Julien (village de Plan-les-Ouates et la ZIPLO (zone de développement industriel de Meyrin-Satigny)).
- fusion des lignes 42 et 48 en une ligne 42 circulant de Carouge à ZIPLO, Perly, Lully et Bernex;
- prolongement de la ligne B jusqu'à Anières;
- prolongement de la ligne X jusqu'à Chancy-douane offrant ainsi aux habitants de Chancy une liaison sur la halte de La Plaine.
- attribution des lignes transfrontalières D, F et Y aux TPG pour une période de 7 ans.

Modifications en lien avec le chantier pour le futur tram Meyrin-Bernex :

- retour des lignes 1, 3, 5, 7, 10 et 19 sur la rue de Coutance.
- déviation des lignes 2, 10, 19 sur le boulevard Saint Georges et le quartier des banques.
- déviation de la ligne 3 par le parcours de la ligne 7 (J. Dalcroze, Rive et la rue du Rhône) suite à la fermeture de la rue de la Corraterie;

Parmi les autres améliorations, il faut noter les efforts en matière de qualité de service (information aux voyageurs, offre combinée, marketing, etc.) et de qualité environnementale (poursuite du plan Ozone, utilisation du biocarburant, étude de faisabilité pour l'installation d'une centrale photovoltaïque, etc.).

B) Réalisation de l'offre de transport 2010

La conception, et la présentation, du rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2010, approuvé par le Conseil d'Etat, a une double conséquence positive. La première bénéficie aux TPG, en tant qu'outil de monitoring indispensable à leur saine gestion et d'instrument d'autocontrôle, qui leur est non moins indispensable. La deuxième bénéficie

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

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

Les objectifs mesurés pour l'année 2010 sont les suivants :

Offre de transport

Croissance des places kilomètres réalisées (PKR) : + 55,6 % par rapport à 2002. Objectif dépassé de +5,6 % par rapport à la cible de 50 % du contrat (PKO).

Entre 2009 et 2010, l'offre (en places*kilomètres) a augmenté de + 7,2 % ce qui est très supérieur à la croissance prévue dans le contrat qui était estimée à +2,6 %. Ce dépassement s'explique par une augmentation des cadences et de la capacité de certaines lignes qui ont dû être mises en place afin de répondre à la demande. Il s'agit principalement de l'utilisation plus importante de véhicules Cityrunner au lieu des convois de 3 caisses sur les lignes de trams 12, 13, 15 et 17, et de l'augmentation des cadences sur les lignes 33, 34, A et B, D, F et Y.

Fréquentation

Taux d'occupation des véhicules : + 65,6 % par rapport à 2002. Objectif dépassé par rapport à la cible de + 24,8 %.

Il faut rappeler que l'indicateur fréquentation n'est que partiellement comparable aux valeurs de l'année 2008 et précédentes. Pour rappel, les TPG sont passés d'un système de recensement des données par sondage à un système exhaustif, le but étant que tous les véhicules du parc soient équipés par des cellules compteuses et donc que toutes les courses soient comptabilisées 365 jours par an.

Entre 2009 et 2010, une augmentation de la fréquentation de + 3,6 % a été enregistrée. Cette augmentation de la fréquentation correspond aux statistiques européennes qui prévoient que la fréquentation progresse selon un facteur de 0,4 à 0,5 par rapport à l'offre.

Conditions d'exploitation

- vitesse commerciale : la valeur 2010 est très inférieure à la cible du contrat : 16,00 km/h au lieu de 16,75 km/h et ceci en raison des travaux du tram Meyrin-Bernex au centre-ville et sur l'axe de la route de Chancy. L'objectif est néanmoins considéré comme atteint car se situant dans la marge de tolérance de 5 %.
- horaires et intervalles de passage : l'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4 %, avec 99 % (cible : 95 %) des courses ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire. Concernant le réseau urbain, l'objectif n'est pas atteint même en tenant compte de la marge de tolérance de + ou - 5 %. En effet, 88 % des courses ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire (cible : 95 %). Cette différence s'explique en particulier par les travaux du tram Meyrin-Bernex.

Le système de pénalité de cet indicateur considère la moyenne des deux objectifs. Au vu des résultats, l'indicateur est considéré comme atteint car la moyenne se situe dans la marge de tolérance de + ou - 5%.

Environnement

- filtres à particules : 86 % des véhicules sont équipés en filtres à particules. Objectif inférieur de 4,7 % par rapport à la cible de 90 %. L'objectif est considéré comme atteint dans la marge de tolérance de + ou - 5 %.
- éco-conduite : 73 % des conducteurs sont formés à l'éco-conduite. Objectif dépassé par rapport à la cible de 22 %.
- biocarburant : 100 % des véhicules utilisent du biocarburant. Objectif atteint par rapport à la cible de 100 %. A noter que le biodiesel utilisé est exclusivement d'origine suisse, dont 70 % obtenu par recyclage des huiles de cuisson; le reste provenant de la transformation du colza.

Critères économiques et financiers

- ratio de contributions cantonales : 50,6 % de contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. L'objectif est considéré comme atteint par rapport à la cible de 50,8 % en application de la marge de tolérée des 5 %;

- taux de couverture globale : 46,7 %. Objectif dépassé par rapport à la cible de 44,7 %;
- coût/offre : 0,124. Objectif légèrement supérieur à la cible de 0,123. En application de la marge de + ou - 5 %, l'objectif est néanmoins considéré comme atteint.

En tenant compte de ces différents points, il est possible d'affirmer que les objectifs fixés dans le contrat de prestations pour l'exercice 2010 ont été atteints, et quelques-uns dépassés par les TPG. En conséquence, le système de pénalités n'a pas à être activé.

III. Rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes des TPG pour l'exercice 2010

Les comptes annuels des TPG sont présentés sur la base des normes comptables internationales IPSAS, à l'instar de l'Etat de Genève.

Cette quatrième et dernière année du quatrième contrat de prestations s'est achevée avec un déficit net de 9 663 000 F. Le budget prévoyait, quant à lui, une perte de 11 242 000 F.

La contribution de l'Etat de Genève figurant dans les comptes 2010 des TPG s'élève à 183 543 000 F et comprend la subvention de base de 166 377 000 F, des subventions non monétaires pour un montant de 16 885 000 F (utilisation des infrastructures de transport aériennes et au sol et droit de superficie), ainsi que la participation financière de 281 000 F aux frais de gestion et de communication, telle que prévue dans le contrat de prestations Unireso 2007-2010.

A) Analyse des comptes 2010 par rapport au budget 2010

Produits (d'exploitation et financiers)

Les produits, budgétés à 330 685 000 F, ont atteint 342 196 000 F, soit une hausse de 3,5 % (+ 11 511 000 F).

Cette augmentation provient pour l'essentiel de quatre facteurs. En premier lieu, les contributions non monétaires versées par l'Etat de Genève ont été supérieures de 4 875 000 F par rapport au budget. Cet écart de + 40,6 % concerne exclusivement la subvention non monétaire relative à l'utilisation des infrastructures mises à disposition par l'Etat de Genève. Il s'explique en raison de la difficulté d'estimer une année à l'avance la valeur nette des actifs, paramètre indispensable au calcul de la subvention non monétaire, relatifs aux tramways qui dépendent de l'avancement des travaux liés au tram Meyrin-Bernex. Ces chiffres sont calculés par le DCTI.

En second lieu, les produits en provenance des communes et des tiers ont augmenté de 3 342 000 F (+ 80,3 %) en raison d'une part de la contribution du GLCT¹ (+ 2 098 000 F) et, d'autre part, de la réintégration des contributions liées à l'exploitation des lignes Ville de Genève et HUG, qui avaient été retirées du budget, ainsi que d'un rattrapage de facturation des exercices précédents (+ 1 244 000 F).

Troisièmement, les produits d'exploitation divers ont été plus importants que les prévisions budgétaires à hauteur de 2 765 000 F (+ 31,5 %), grâce notamment à la hausse de la redevance TPG Publicité (+ 612 000 F) et des travaux facturés à des tiers (+ 1 830 000 F).

Enfin, les produits financiers sont meilleurs que prévus de 581 000 F (+ 38,6 %).

S'agissant plus spécifiquement des revenus de transports, ils sont en diminution de 1 464 000 F (- 1,1 %). Les produits du transport Unireso sont, quant à eux, inférieurs au budget de - 2 786 000 F (- 2,4 %), la vente des abonnements annuels et mensuels n'ayant pas atteint les objectifs ambitieux que s'étaient fixés les TPG. Il est à relever que ces derniers tablaient sur des recettes bien supérieures à celles fixées par le contrat de prestations Unireso 2007-2010. Cette baisse des produits est toutefois partiellement compensée par une augmentation des revenus propres des TPG de 1 897 000 F (+ 27,9 %) grâce notamment à l'intégration des produits sur le parcours français des lignes D, F et Y (+ 1 374 000 F).

Enfin, les contributions monétaires cantonales sont supérieures au budget de 517 000 F (+ 0,3 %) suite au règlement du solde de l'offre complémentaire² 2009 sur l'exercice 2010.

Charges (d'exploitation et financières)

Le total des charges, budgété à 341 926 000 F, a atteint 351 859 000 F, soit une hausse de 9 932 000 F (2,9 %).

¹ GLCT: groupement local de coopération transfrontalière en matière de transports collectifs, chargé notamment de la gestion des lignes D (Bel-Air - Vitam'Parc/Valleiry), F (Gare Cornavin - Ferney - Gex ZAC) et Y (Ferney - Aéroport - Val-Thoiry). Le contrat de délégation de service public signé en 2009 pour une période de 7 ans entre le GLCT et les TPG prévoyait le versement aux TPG d'une subvention de 2 098 000 F en 2010 afin de couvrir le déficit de ces lignes.

² Services nocturnes (Noctambus), téléphérique du Salève et offre scolaire.

Quatre éléments permettent d'expliquer l'essentiel de cette variation. Tout d'abord, la valorisation de l'utilisation par les TPG des infrastructures mises à disposition par l'Etat de Genève est supérieure au budget de 4 875 000 F (+ 40,6 %). Cependant, la charge étant non monétaire et totalement compensée par un produit équivalent, cela n'a aucun impact sur le résultat 2010.

Les frais de sous-traitance ont crû de 3 889 000 F (+ 13,7 %) en raison d'une part de l'intégration des coûts relatifs au contrat entre les TPG et le GLCT portant sur l'exploitation des lignes transfrontalières D, F et Y et, d'autre part, de la réintégration des lignes Ville de Genève et HUG, qui avaient été retirés du budget 2010. Il convient de noter que ces frais de sous-traitance restent dans le seuil de 10 % fixé par la loi (LTPG, art. 1, ch. 5).

Les frais de véhicules ont augmenté de 3,9 % (+ 1 143 000 F) à cause d'une hausse de la consommation d'énergie de traction électrique et de la maintenance des véhicules (changements de bandages des tramways).

Enfin, les dépenses de personnel sont légèrement supérieures au budget de 0,3 % (+ 577 000 F). Plus précisément, la rémunération du personnel et les charges sociales sont en dessous des projections budgétaires (-440 000 F), mais les provisions pour litiges et avantages postérieurs à l'emploi calculés par l'actuaire externe ont été plus importants.

B) Analyse des comptes 2010 par rapport aux comptes 2009

Produits (d'exploitation et financiers)

Entre 2009 et 2010, les produits ont augmenté de 4,9 % (+ 15 838 000 F).

Sur le plan des contributions monétaires cantonales, elles ont augmenté de 2,8 % (+ 4 487 000 F), conformément au plan financier pluriannuel (PFP) du contrat de prestations 2007-2010, correspondant à l'évolution de l'offre au cours de l'année 2010. Quant aux contributions non monétaires cantonales, elles sont en hausse de 4 754 000 F (+ 39,2 %) en raison de la sous-estimation précédemment évoquée.

S'agissant des revenus de transport, ils ont crû de 6 469 000 F (+ 5,3 %), grâce notamment aux billets unitaires (+ 7,4 %) et aux abonnements annuels (+ 5,4 %). Cette croissance est en relation directe avec l'augmentation de l'offre de transport sur les années 2009 et 2010.

Les produits du contrôle des titres de transport sont en hausse de 1 369 000 F (+ 33,5 %), reflétant la réorganisation et le renforcement des actions de contrôle des titres de transport.

Les produits non communautaires ont été supérieurs aux attentes de 18,3 % (+1 343 000 F) en raison de l'intégration des produits sur le territoire français provenant des lignes transfrontalières D, F et Y (GCLT).

Charges (d'exploitation et financières)

Les charges sont, quant à elles, en hausse de 7,5 % (+ 24 468 000 F) entre 2009 et 2010.

La principale variation à la hausse est due aux frais relatifs à la sous-traitance, qui sont en hausse de 9 242 000 F (+ 40,3 %) en raison de l'appel d'offre des lignes D, F, et Y (GLCT) et des renforts des lignes provisoires 56 et 57 dans l'attente de la mise en service de la Direttissima (Les Avanchets – CERN).

Les frais de bâtiments et d'installations fixes sont supérieurs de 4 473 000 F (+ 25,3 %) à cause des charges non monétaires liées à l'utilisation des infrastructures mises à dispositions par l'Etat de Genève (+ 4 754 000 F). Toutefois, cette hausse n'a aucun impact sur le résultat puisqu'elle est intégralement compensée au niveau des produits.

S'agissant des frais de personnel, ils sont en augmentation de 4 201 000 F (+ 2,1 %), résultant de l'augmentation de l'offre supérieure à celle initialement prévue.

Dans une moindre mesure, les amortissements sont en hausse de 2 179 000 F (+ 7,2 %) suite à la mise en service des investissements, principalement du matériel roulant tramways. Les frais de véhicules, quant à eux, augmentent de 1 322 000 F (+ 4,6 %) en lien avec le carburant et la maintenance.

Enfin, les charges financières sont en hausse de 2 412 000 F (+ 19,5 %) suite aux décaissements des nouveaux investissements et plus particulièrement avec le versement du premier acompte de la commande de nouveaux tramways auprès de l'entreprise Stadler AG.

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

Indicateurs financiers

Le taux de couverture globale de 46,7 % est plus élevé que la cible de 44,7 % prévue au plan financier pluriannuel (PFP).

De son côté, le ratio des contributions cantonales³ s'élève à 50,6 % pour l'année 2010, soit en deçà de la limite fixée au PFP de 50,8 %.

³ Ce taux de contribution met en balance la contribution de l'Etat en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics avec les autres sources de revenu

Investissements

Pour la seule année 2010, les engagements liés aux investissements s'élèvent à 25 682 000 F, soit inférieurs de 15 287 000 F au montant prévu au PFP (- 37,3 %), en raison notamment de l'acquisition anticipée en 2009 de véhicules de ligne.

Les engagements 2010 ont permis de se situer à 100,1% du montant prévisionnel indiqué dans le contrat de prestations 2007-2010. En effet, au 31 décembre 2010, le total des engagements s'élève à 215 187 000 F, soit supérieur de 187 000 F aux 215 000 000 F prévus au PFP.

Ce léger dépassement a permis aux TPG de procéder au versement du premier acompte lié à la commande de 32 tramways indispensable à la mise en service du tram Meyrin-Bernex en décembre 2011.

Le solde de cette commande est pris en charge dans le cadre du plan des investissements du contrat de prestations TPG 2011-2014, ratifié par la loi 10699 votée par le Grand Conseil le 2 décembre 2010.

Sous-traitance

Le volume de prestations sous-traitées en 2010 a été inférieur aux seuils admis dans la loi sur les TPG. En effet, 8,5 % des charges totales ont été réalisées par des tiers, alors que le seuil légal est de 10 %. Ce taux est supérieur à celui de 2009 (7,4 %) en raison de l'augmentation de la sous-traitance sur les lignes provisoires et transfrontalières.

En faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires, le taux de sous-traitance atteint est de 2,9 %, alors que le seuil légal est de 4 %.

Résultat annuel

Le déficit annuel de 9 663 000 F sera couvert entièrement par le fonds de réserve des TPG.

IV. Bilan du contrat de prestations 2007-2010

La mise en œuvre des quatre années du contrat a été conforme à l'engagement pris lors de sa signature en décembre 2006.

Malgré le retard intervenu pour le tram de Meyrin en 2009, l'ensemble des développements du réseau prévus a été réalisé. L'offre a augmenté de 22,6 % sur la période 2007-2010 ou de 55,6 % entre 2002 et 2010, ce qui est supérieur à la cible prévue de + 50 %.

(produits voyageurs, Confédération, communes, autres). Il n'est calculé pour aucun autre réseau connu.

En termes de fréquentation et malgré le changement de méthode de comptage, une croissance très forte a été observée sur l'ensemble du réseau de façon régulière. Celle-ci a augmenté de +65,6 % par rapport à 2002, pour un objectif de +24,8 %. La hausse de fréquentation a suivi la croissance de l'offre dans les proportions habituellement observées au niveau européen.

Les autres indicateurs du contrat de prestations ont tous été atteints et aucune fois le système de pénalité prévu n'a dû être déclenché.

Le contrat de prestations 2007-2010 a été respecté dans la mesure où l'ensemble de ses objectifs a été atteint.

Sur le plan financier, quatre aspects méritent d'être mis en avant.

En premier lieu, les subventions versées au titre du contrat de prestations 2007-2010 s'élèvent à 624 222 000 F, soit de 2 145 000 F inférieur au montant de 626 367 000 F prévu au PFP (- 0,3 %). Cet écart s'explique, pour l'essentiel, par une diminution de l'indemnité 2008 de 1 500 000 F imposée par le Conseil d'Etat au titre de contribution aux mesures d'économies sur les charges de fonctionnement de l'exercice 2008 de l'Etat de Genève.

Deuxièmement, suite à l'adoption en votation populaire, le 17 juin 2007, du transfert d'actifs, formalisé le 31 décembre 2007, l'Etat de Genève verse, annuellement et depuis l'exercice 2008, un supplément d'indemnité de 4 393 936 F.

Ensuite, depuis l'exercice 2008, l'Etat de Genève applique les normes comptables internationales IPSAS, à l'instar des TPG (depuis 2007). Celles-ci prévoient notamment la valorisation financière de toute mise à disposition gratuite de terrains, de bâtiments ou d'infrastructures propriétés de l'Etat de Genève, afin de permettre d'établir les coûts complets des prestations. Sont donc comptabilisées depuis 2008 deux charges « non monétaires », non comprises dans le contrat de prestations 2007-2010. La première concerne l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, et la seconde est en lien avec l'utilisation des terrains. En contrepartie, l'Etat de Genève verse deux subventions dites « non monétaires » de montants équivalents. Ces nouveaux éléments n'ont aucun impact sur le résultat global, puisqu'ils impactent le volume des produits et charges du même montant.

Enfin, et au niveau des résultats annuels cumulés des TPG, le contrat de prestations se solde globalement par un résultat positif de 1 633 000 F. Toutefois, une part des bénéfices réalisés en 2007 et 2008 a été restituée à l'Etat de Genève au titre de contributions au renouvellement des infrastructures de transport aériennes et au sol, conformément à l'art. 24 du contrat de prestations liant l'Etat de Genève et les TPG (3 082 000 F). Ainsi,

le bilan financier des TPG pour la période 2007-2010 se présente avec un léger déficit de 1 448 000 F, ce qui représente 0,2 % des indemnités versées sur cette période.

V. Conclusion

L'année 2010 correspond à la quatrième et dernière étape annuelle du quatrième contrat de prestations liant l'Etat aux TPG et à la quatrième année de présentation des comptes selon les nouvelles normes internationales IPSAS. L'analyse des prestations des TPG démontre que le contrat de prestations a été rempli en 2010.

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

Alors qu'au moment de la validation des comptes 2010, l'année 2011 est déjà bien entamée, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que le contrat de prestations 2011-2014, approuvé en novembre 2010, est encore plus ambitieux que celui de 2007-2010, pour le développement des transports collectifs à Genève, puisqu'il portera sur des investissements importants et indispensables.

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 :
Mark MULLER

Annexes :

1. *Comptes annuels 2010 des TPG – Chiffres clés.*
2. *Rapport de réalisation de l'offre 2010 des TPG.*

COMPTES ANNUELS TPG 2010

APPROUVES PAR LE CA DU 21 MARS 2011

stpg transports publics genevois

1

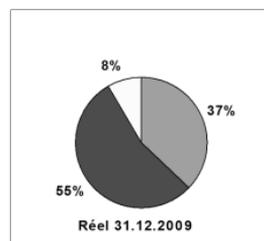
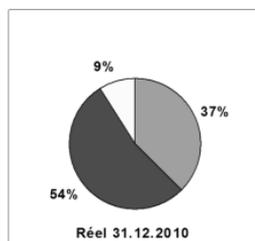
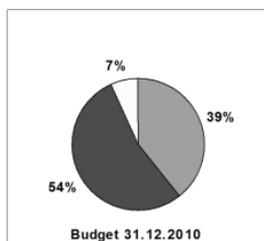
COMPTES DE RESULTATS 2010 - REGIME REDIP

DESIGNATION en milliers CHF	COMPTÉ DE RESULTAT 2010 Régime REDIP						
	BUDGET	REEL	REEL	ÉCARTS		ÉCARTS	
	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	Réel vs budget	Réel 2010 vs réel 2009	CHF	%
				CHF	%	CHF	%
PRODUITS EXPLOITATION							
Revenus de transports	129'364	127'899	121'431	-1'465	-1.1%	6'469	5.3%
Contributions	178'974	183'636	177'536	4'062	2.6%	6'100	3.4%
- Etat de Genève	166'141	166'658	162'171	517	0.3%	4'487	2.8%
- Confédération	8'670	9'472	8'626	802	9.3%	846	9.8%
- Communes et tiers	4'162	7'885	6'739	3'343	80.3%	707	11.4%
Contributions non-monnaïres (Etat de Genève)	12'010	16'885	12'131	4'875	41%	4'754	39.2%
Produits d'exploitation divers	8'773	11'539	12'970	2'765	31.5%	-1'432	-11.0%
Total des produits d'exploitation	329'121	339'959	324'068	10'838	3.3%	15'891	4.9%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	201'771	202'348	198'147	577	0.3%	4'201	2.1%
Frais de véhicules	29'101	30'244	28'922	1'143	3.9%	1'322	4.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'895	22'186	17'713	4'291	24.0%	4'473	25.3%
- dont droit d'utilisation des infrastructures	11'103	15'978	11'224	4'875	43.9%	4'754	42.4%
Sous-traitance de transport	28'294	32'183	22'941	3'889	13.7%	9'242	40.3%
Charges d'exploitation diverses	15'627	16'583	16'155	956	6.1%	429	2.7%
Dotations aux amortissements	32'000	32'251	30'073	251	0.8%	2'179	7.2%
Pertes sur constatés et débiteurs	1'250	1'293	1'083	43	3%	211	19%
Total des charges d'exploitation	325'938	337'089	315'033	11'151	3.4%	22'056	7.0%
% des produits	99%	99%	97%				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	3'183	2'871	9'036	-312	-9.8%	-6'165	-68.2%
Produits financiers	1'507	2'089	2'188	562	38.6%	-99	-4.5%
Charges financières	15'988	14'770	12'357	-1'218	-7.6%	2'412	19.5%
Résultat financier	-14'481	-12'680	-10'169	1'800	-12.4%	-2'512	24.7%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	56	147	101	91	161.7%	46	46.1%
RÉSULTAT NET (+EXCÉDENT)	-11'242	-9'663	-1'033	1'579	-14.0%	-8'630	835.8%
Total des produits	330'695	342'106	326'358	11'511	3.5%	15'839	4.9%
Total des charges	341'926	351'859	327'390	9'932	2.9%	24'468	7.5%

REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2010

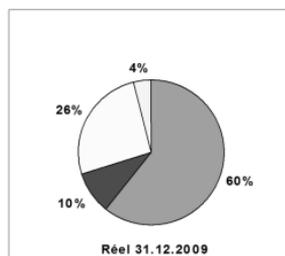
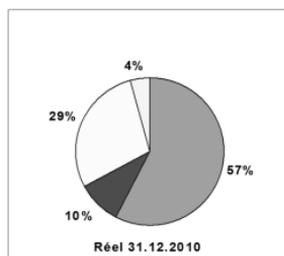
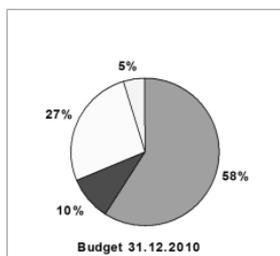
DÉSIGNATION	BUDGET 31.12.2010	RÉEL 31.12.2010	RÉEL 31.12.2009
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Revenus de transport	39.1%	37.4%	37.2%
Contributions	54.1%	53.7%	54.4%
Contributions non-matérielles	3.6%	4.9%	3.7%
Produits d'exploitation divers	2.7%	3.4%	4.0%
Quote-part dans la résultat des sociétés associées	0.0%	0.0%	0.0%
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	99.5%	99.4%	99.3%
CHARGES D'EXPLOITATION			
Frais de personnel	59.0%	57.5%	60.5%
Frais de véhicules	8.5%	8.6%	8.8%
Frais de bâtiments et installations fixes	5.2%	6.3%	5.4%
Sous-traitance de transport	8.3%	9.1%	7.0%
Charges d'exploitation diverses	4.6%	4.7%	4.9%
Dotations aux amortissements et pertes de valeurs	9.4%	9.2%	9.2%
Correction de valeurs des actifs financiers	0.4%	0.4%	0.3%
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	95.3%	95.8%	96.2%
RESULTAT FINANCIER			
Produits financiers	0.5%	0.6%	0.7%
Charges financières	4.7%	4.2%	3.8%
TOTAL DES PRODUITS	100%	100%	100%
TOTAL DES CHARGES	100%	100%	100%

REPARTITION DES PRODUITS EN %



Revenus des transports
 Contribution de l'Etat de Genève
 Divers

REPARTITION DES CHARGES EN %



DETAIL DES PRODUITS



PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2009 - 2010

en milliers CHF	Budget	Réel	Réel	ÉCARTS		ÉCARTS	
	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	Réel vs budget CHF	%	Réel 2010 vs réel 2009 CHF	%
Billets	43'020	44'174	41'142	1'154	2.7%	3'032	7.4%
dont cartes journalières	8'692	9'281	8'859	589	6.8%	422	4.8%
Abonnements hebdomadaires	158	162	141	4	2.8%	21	14.6%
Abonnements mensuels	32'994	31'844	31'243	-1'150	-3.5%	601	1.9%
Abonnements annuels	36'115	34'575	32'812	-1'540	-4.3%	1'763	5.4%
Autres produits communautaires	11'135	10'352	10'891	-783	-7.0%	-539	-4.9%
Bonus et Rabais divers	-6'886	-7'359	-6'237	-473	6.9%	-1'122	18.0%
Sous-total prod. communautaires	116'535	113'748	109'992	-2'787	-2.4%	3'756	3.4%
Autres produits non communautaire	6'800	8'698	7'354	1'898	27.9%	1'344	18.3%
Revenus de transports Autre	6'030	5'454	4'085	-575	-9.5%	1'369	33.5%
TOTAL	129'364	127'899	121'431	-1'464	-1.1%	6'470	5.3%

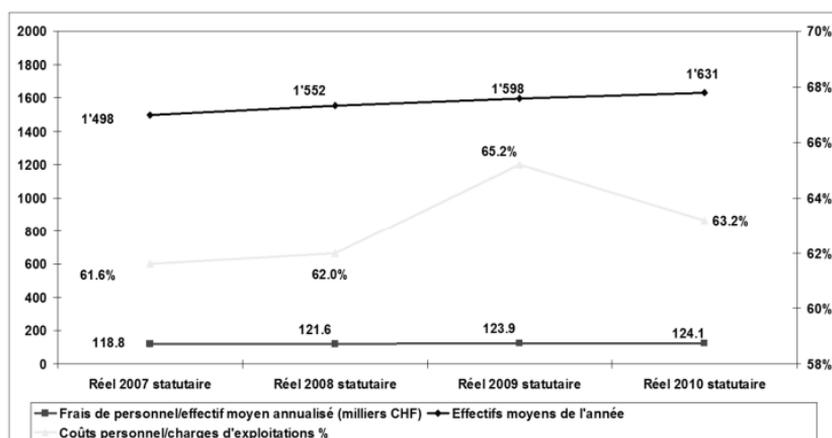


DETAIL DES CHARGES

RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

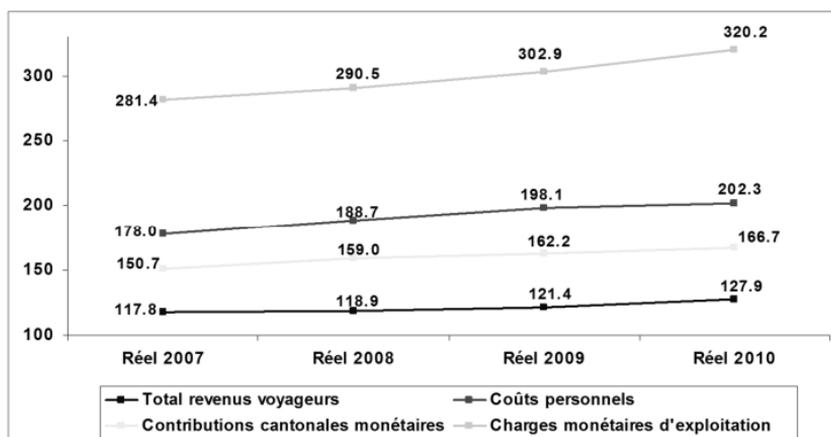
DÉSIGNATION en milliers CHF HT	BUDGET	RÉEL	RÉEL	Écarts		Écarts	
	31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	Réel vs budget CHF	%	Réel 2010 vs réel 2009 CHF	%
Frais de véhicules	29'101	30'244	28'922	1'143	3.9%	1'322	4.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'895	22'186	17'713	4'291	24.0%	4'473	25.3%
Sous-traitance de transport	28'294	32'183	22'941	3'889	13.7%	9'242	40.3%
Charges d'exploitation diverses, dont	15'627	16'583	16'155	956	6.1%	429	2.7%
Assurances et franchises	1'987	1'926	1'785	-62	-3.1%	141	7.9%
Etudes et mandats	1'557	1'539	1'724	-18	-1.1%	-185	-10.7%
Commissions et frais de vente	1'658	1'463	1'364	-195	-11.8%	100	7.3%
Communication et marketing	3'125	2'752	2'800	-372	-11.9%	-48	-1.7%
Travaux à facturer	-88	1'070	945	1'158	-1316.1%	125	13.2%
Frais administratifs	4'615	4'752	4'793	136	3.0%	-41	-0.8%
Autres charges	2'772	3'080	2'744	308	11.1%	337	12.3%
TOTAL	90'917	101'196	85'731	10'279	11.3%	15'465	18.0%

EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2007 - 2010 (*)



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

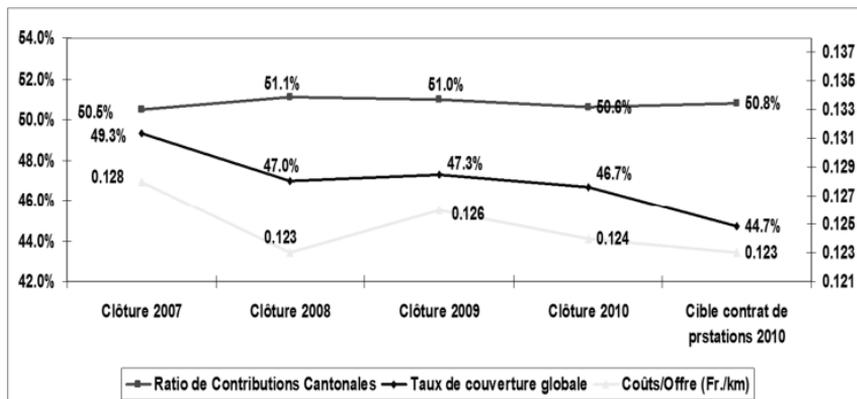
EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2007 - 2010 (*)



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

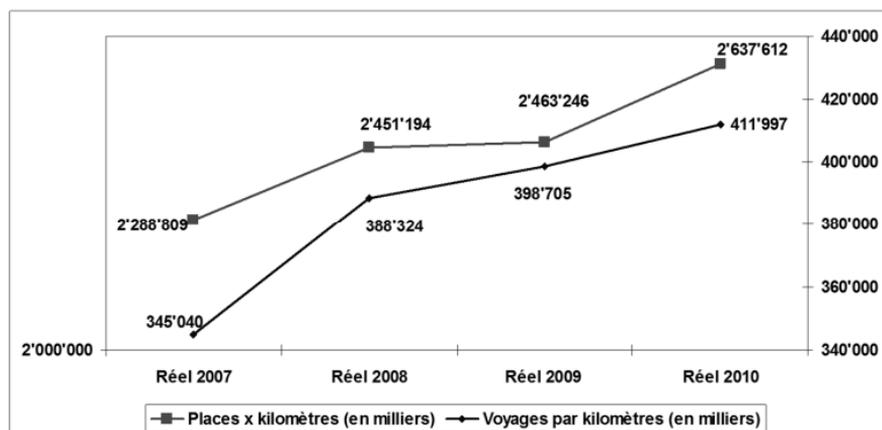
INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS (*)

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

	PFP 2007-2010	2010	Engagé au 31.12.2010
Immobilisations corporelles	210'616'193	23'172'622	210'829'534
Bâtiments	6'459'991	529'845	6'107'259
Installations Fixes	15'144'564	14'220'637	15'142'139
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	21'604'555	14'750'482	21'249'399
Bureautique & Mobilier	747'318	113'156	739'768
Instal. & Matériel Info & Télécommunication	7'273'875	1'827'868	7'377'369
Outils, Machines & Installations Autres	5'265'823	2'560'102	5'023'130
Équipements, Machines & Autres Immobilisations	13'287'015	4'501'127	13'140'267
Autobus	63'821'258	1'957'156	64'276'817
Tramways	101'832'669	97'976	102'041'936
Trolleybus	-	-	-
Équipements Embarqués	9'476'032	1'717'964	9'521'239
Véhicules de Service	594'664	147'917	599'876
Véhicules & leurs équipements	175'724'623	3'921'012	176'439'868
Immobilisations incorporelles	4'413'989	2'510'177	4'357'881
Systèmes d'Informations & Télécommunication	4'413'989	2'510'177	4'357'881
Total	215'030'181	25'682'798	215'187'414

BILAN ACTIF

ACTIF	en CHF	31.12.2010	%	31.12.2009	%
LIQUIDITES		4'814'721	0.9%	17'381'480	3.4%
DEBITEURS D'EXPLOITATION		21'046'871	3.8%	16'832'274	3.3%
STOCKS		15'389'428	2.8%	13'964'169	2.8%
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS		8'802'151	1.6%	10'509'466	2.1%
TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS		50'053'171	9.1%	58'687'370	11.6%
TERRAINS, BATIMENTS, INSTALLATIONS FIXES		72'553'791	13.1%	76'960'998	15.2%
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS		347'585'603	62.9%	302'773'525	59.7%
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES		17'491'405	3.2%	17'247'717	3.4%
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		4'867'636	0.9%	3'668'432	0.7%
TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN COURS		12'096'508	2.2%	12'676'229	2.5%
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS		46'142'682	8.3%	33'240'586	6.6%
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE		1'429'961	0.3%	1'334'571	0.3%
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME		783'683	0.1%	852'379	0.2%
TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES		502'951'269	90.9%	448'754'437	88.4%
TOTAL DE L'ACTIF		553'004'440		507'441'807	

BILAN PASSIF

PASSIF	en CHF	31.12.2010	%	31.12.2009	%
CREANCIERS D'EXPLOITATION		26'827'133	4.9%	29'461'840	5.8%
PROVISIONS A COURT TERME		4'646'976	0.8%	3'198'800	0.6%
PART A COURT TERME DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIER		12'309'446	2.2%	11'828'017	2.3%
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME		40'962'798	7.4%	38'710'070	7.6%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME		84'746'353	15.3%	83'198'727	16.4%
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A LONG TERME		363'869'468	65.8%	310'977'633	61.3%
PROVISIONS A LONG TERME		590'825	0.1%	1'415'813	0.3%
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL		27'288'297	4.9%	25'625'709	5.0%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME		391'748'590	70.8%	338'019'155	66.6%
TOTAL DU PASSIF		476'494'943	86.2%	421'217'883	83.0%
CAPITAL DE DOTATION		44'000'000	8.0%	44'000'000	9%
FONDS DE RESERVE		42'172'041	7.8%	43'256'446	9%
Fonds de réserve (antérieur à 1996)		2'972'887	0.5%	2'972'887	1%
Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996, au début de l'exercice		10'970'754	2.0%	11'540'826	2%
Résultats cumulés réseau régional depuis 1996		-850'836	-0.2%	-287'568	0%
Fonds de réserve		29'150'501	5.3%	29'049'683	6%
Différence de conversion		-71'265	0.0%	-19'382	0%
RESULTAT DE L'EXERCICE		-9'662'544	-1.7%	-1'032'522	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau urbain		-9'138'823	-1.7%	-556'661	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau régional		-670'994	-0.1%	-576'679	0%
Résultat lié à la consolidation		147'273	0.0%	100'818	0%
TOTAL CAPITAUX PROPRES		32'509'497	5.9%	42'223'924	8%
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		553'004'440		507'441'807	

Rapport du 16 mai 2011
CA du 16 mai 2011
GED #12'512 V3

ANNEXE 2

RAPPORT DE REALISATION DE L'OFFRE 2010

Sommaire :

I.	Synthèse et événements marquants	3
II.	Réalisation de l'offre et bilan des pénalités	6
a)	Offre quantitative de transport	6
c)	Maîtrise financière	19
d)	Bilan des pénalités pour l'année 2010	21
III.	Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre	22
a)	Compte de résultat simplifié	22
b)	Suivi des investissements	23
IV.	Aspects qualitatifs de l'offre	24
a)	Qualité de service	24
b)	Qualité environnementale	25
c)	Sécurité et santé	25
V.	Recommandations pour l'étape du 12 décembre 2011	26

I. Synthèse et évènements marquants

Janvier 2010

Des extensions d'offres significatives sont intervenues à l'étape de décembre 2009. Le tram 14 va désormais non plus seulement jusqu'aux Avanchets, mais jusqu'à Meyrin. Et l'Office Fédéral des Transports (OFT) a délivré l'approbation des plans du tronçon « Direttissima » qui ira jusqu'au CERN et dont l'inauguration a eu lieu le 30 avril 2011.

Une nouvelle ligne d'autobus a été créée. La 4 complète désormais la ligne D sur territoire suisse. La zone industrielle ZIMEYSA est maintenant desservie grâce aux lignes 28, 54, 57. La ligne X a été étendue d'Avully à Chancy, ce qui permet aux habitants de Chancy de profiter des services du RER en circulant dans deux zones tarifaires au lieu de trois s'ils prenaient le train à Pougny. Enfin, les tpg ont remporté les marchés des lignes régionales D-F-Y.

Mars 2010

Pendant toute la durée du festival, le Tram Voix de Fête s'est transformé en studio de radio. Près de 40 artistes se sont succédés au micro pour partager quelques minutes musicales avec nos clients.

Les tpg, à nouveau adjudicataires du Salon de l'Auto, ont parfaitement rempli leur mission.

Avril 2010

Signature du contrat de 170 millions de francs pour l'acquisition de 32 tramways Tango de Stadler Bussnang AG qui seront fabriqués à Altenrhein (TG) et livrés entre mai 2011 et 2014.

Mai 2010

Trois entités genevoises ont bénéficié de la monnaie non réclamée par nos clients en 2009. C'est ainsi que la Ligue genevoise contre le cancer, l'association AGIR et Nez Rouge ont reçu chacun 100'000 francs pour leurs actions en faveur du transport de personnes malades ou de prévention des accidents.

Durant le week-end de la Pentecôte d'importants travaux ont commencé dans le secteur Corraterie/Bel Air : pose de nouveaux rails sur la Corraterie et d'aiguillages destinés à relier la nouvelle ligne du TCOB au réseau tram.

Juin 2010

Marché de l'information à la Jonction. A cette occasion, première distribution du manuel du conducteur, dédié par son illustrateur Barrigue.

Dernier atelier SEE (S'engager et évoluer ensemble). 1 594 collaborateurs tpg y ont participé. Ils ont ainsi pu se former, s'informer et dialoguer avec des membres de la direction et des collègues d'autres domaines d'activités.

Des travaux gigantesques de pose de voies et d'aiguilles ont eu lieu durant deux week-ends. Des navettes bus ont été nécessaires pour transporter nos clients. Et les travaux d'assainissement du site ARTAMIS nécessitent la mise en place de fortes réductions de trafic à la rue du Stand. Le transit est impossible jusqu'à l'inauguration du TCOB en décembre 2011 et la plupart des lignes tpg empruntent le boulevard de Saint-Georges.

Une étude commandée par les tpg au Dr Pierre-André Jaccard met en évidence la croissance de la demande grâce à la performance de l'entreprise, l'excellente maîtrise des charges ou encore la création de valeur résultant de l'activité des tpg dans l'économie régionale et nationale. Ainsi, un emploi dans l'entreprise génère 3,3 emplois dans l'économie de la région et un franc investi dans l'entreprise conduit à la création d'une valeur additionnelle de 2,80 francs dans l'économie régionale et nationale.

Juillet 2010

Été chaud sur plusieurs tableaux. Quelques jours de canicule ont particulièrement affecté nos conducteurs. De l'eau a été distribuée sur l'ensemble du réseau. Chaud également pour les automobilistes car les travaux se sont installés au cœur de la ville.

Août 2010

La récidive désormais sanctionnée. Les nouvelles dispositions réglementaires de transport prévoient dès l'automne une nouvelle disposition sur la récidive. Une campagne d'information « Carton jaune » informera nos clients.

Septembre 2010

Pose de caméras de vidéosurveillance dans nos deux dépôts. Afin d'aider à la gestion du parc de véhicules et sécuriser les accès à nos locaux, des caméras ont été installées dans certains lieux stratégiques. L'agrément nous a été donné par les services concernés de l'Etat de Genève.

Octobre 2010

Les conducteurs d'autobus et trolleybus seront bientôt mieux protégés contre les agressions dont ils sont parfois victimes au volant. La direction a décidé d'équiper les véhicules d'un nouveau modèle de vitre anti-agression. Ce dispositif renforce la sécurité en prévenant les agressions par derrière, mais permet de maintenir le contact avec les clients qui montent et descendent du véhicule par la porte avant.

Novembre 2010

Lancement officiel du plan de mobilité d'entreprise (pme tpg). Dix mesures sont proposées aux collaboratrices et collaborateurs pour se déplacer autrement.

Collaboration étroite avec les Automnales à Geneva Palexpo.

La neige fait son apparition à la fin du mois avec des précipitations comme il n'y en avait pas eu depuis 1985. Un retour au dépôt anticipé le 30 au soir, une sortie différée le 1^{er} décembre au matin et quelques perturbations logiques aux points les plus exposés du réseau. Pour le reste, le service a été assuré pratiquement à 100 % et, grâce à la prudence des conducteurs, il n'y a eu presque aucun dégât matériel et aucun blessé n'est à déplorer.

Décembre 2010

Après des mois de travail et de négociations, le Grand Conseil a validé notre contrat de Prestations 2011-2014. L'augmentation tarifaire a été reportée d'un an.

Inauguration de la ligne 18, pour marquer l'arrivée du tram au cœur de la ville et la fin des travaux pour les habitants du Quartier de St-Gervais.

Quatre prototypes de distributeurs de nouvelle génération ont été installés aux points stratégiques de Cornavin, Rive, Plainpalais et Bachet-de-Pesay. Ces nouveaux distributeurs ont pour principale caractéristique de rendre la monnaie, ce qui est particulièrement attendu par notre clientèle. Le remplacement des anciens distributeurs par 750 appareils de nouvelle génération est planifié sur 2011 et 2012.

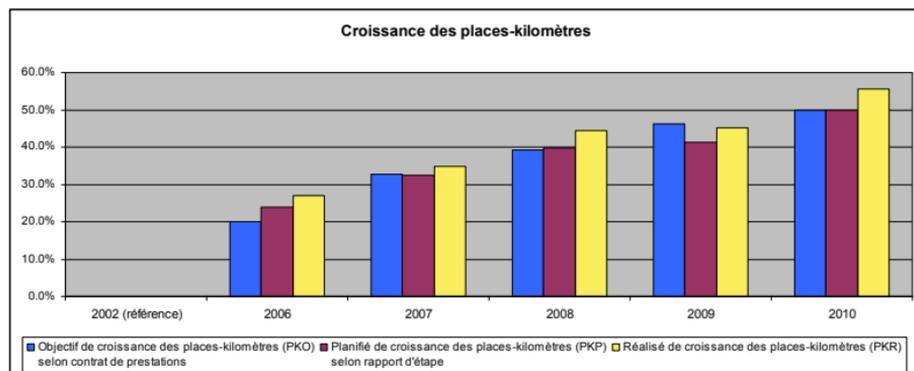
II. Réalisation de l'offre et bilan des pénalités

a) Offre quantitative de transport

Objectif : les indicateurs quantitatifs de l'offre de transport permettent de suivre l'évolution et vérifier l'atteinte des objectifs au cours du contrat de Prestations 2007 / 2010.

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

Définition : Cet indicateur est mesuré en place x kilomètres (PKR). Il permet de mesurer l'offre de transport mise en œuvre.



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%	41.2%	50.0%
Réalisé de croissance (PKR)		27.0%	34.9%	44.4%	45.1%	55.6%

La cible, fixée dans le contrat de Prestations et adaptée dans le rapport relatif à l'étape du 12 décembre 2009 pour la progression de l'offre de transport, a été atteinte, même largement dépassée.

Planifié à +50,0% pour l'année 2010 par rapport à l'année 2002, la progression des places kilométrées réalisées s'est élevée à +55,6% versus 2002, soit une amélioration de +5,6% par rapport à la cible contractualisée dans le rapport de l'étape du 12 décembre 2009.

Il est à noter que malgré le décalage d'une année de la mise à disposition des infrastructures ferroviaires tramways, nous avons atteint et même largement dépassé l'objectif de progression de l'offre planifiée contractuellement, soit +50% versus 2002 et ceci sans moyen financier additionnel. Ceci a nécessité d'imaginer, sur la période 2007-2010, des évolutions compensatoires du réseau autobus et trolleybus sans toutefois péjorer les objectifs financiers auxquels nous sommes astreints.

	PKR 2002	PKR 2006	PKR 2007	PKR 2008	PKR 2009	PKR 2010	Variation vs	
							PKR 2002	PKR 2009
Lignes Principales Tramways	375'406'405	587'296'411	650'794'339	734'546'427	733'883'576	831'620'886	121.5%	13.3%
Lignes Principales Trolleybus	392'294'210	428'062'833	441'522'552	460'248'268	464'975'612	462'217'277	17.8%	-0.6%
Lignes Principales Autobus	617'392'020	731'603'257	750'677'352	788'420'816	782'447'472	746'050'577	20.8%	-4.7%
Lignes Secondaires Autobus	83'337'865	103'977'976	113'530'993	119'527'643	122'105'736	172'455'602	106.9%	41.2%
Lignes Régionales Autobus	199'409'760	267'637'713	295'146'067	307'196'996	317'686'314	385'484'137	93.3%	21.3%
Lignes Scolaires	5'266'780	5'875'747	4'951'421	5'921'220	6'686'192	5'829'935	10.7%	-12.8%
Total	1'673'107'040	2'124'453'937	2'256'622'724	2'415'961'369	2'427'784'901	2'603'658'414	55.6%	7.2%

A la lecture de ce tableau, nous constatons une importante progression des PKR, par rapport à l'année 2009 sur les lignes tramways, soit +13,3%.

Cette progression est à attribuer essentiellement à l'engagement plus important de véhicules de grande capacité du type « Cityrunner », 240 places, en lieu est place de « Duwag » trois caisses, 195 places.

L'offre trolleybus reste stable avec une légère diminution de -0,6% par rapport à l'année 2009.

Le réseau principal urbain subit une diminution de PKR de -4,7% correspondant à la suppression de l'exploitation des lignes 55, 56 et 29.

Quant au réseau secondaire autobus, il voit son offre PKR augmenter avec la création des lignes 4, 56, 57 et le changement de parcours de la ligne 28 qui a vu sont terminus être déplacé sur la Commune de Vernier à l'arrêt « Parfumerie ».

En ce qui concerne le réseau autobus régional, les lignes 33, 34 et A ont vu leur fréquence passer de 60' à 40'et ceci du lundi au vendredi, alors que la ligne B a vu son parcours prolongé d'Anières à Chevrens.

L'offre des lignes transfrontalières D, F et Y, gérée par le « GLCT », a fortement progressé.

En ce qui concerne les courses scolaires, la diminution des PKR -12,8% provient essentiellement de l'intégration à l'horaire de courses spécifiquement scolaires. Par exemple, les courses scolaires qui desservait l'Ecole de commerce Aimée-Stittelmann et le CO Vuillonex ont dans leur grande majorité été intégrées à l'horaire des lignes 23 et 42, respectivement K et L. Il est à noter que globalement l'offre scolaire reste identique.

De manière générale, nous pouvons attribuer une partie de ces fluctuations à la restructuration du réseau autobus découlant du développement de l'offre tramway.

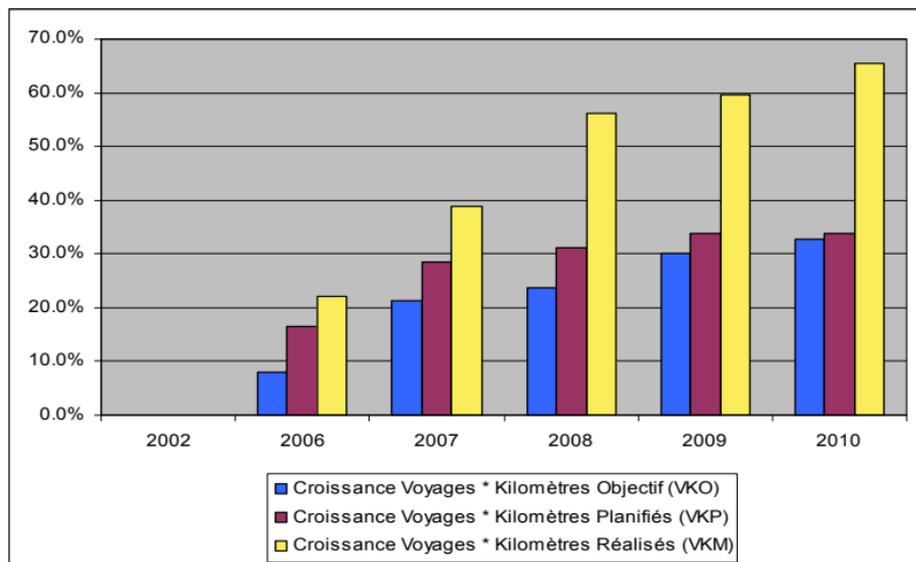
▪ **Fréquentation (VKM) : Objectif atteint**

Définition : Cet indicateur est mesuré en voyage x kilomètres (VKM). Il permet de mesurer les kilomètres parcourus par les voyageurs.

	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%	33.7%	33.7%
Croissance Voyages * Kilomètres Réalisés (VKM)		22.1%	38.8%	56.1%	59.7%	65.6%

Nous constatons une progression de la fréquentation de +9,9 % entre les années 2009 et 2010.

La progression de la fréquentation se poursuit, celle-ci avait augmenté de +6,4% entre 2008 et 2009, démontrant ainsi que notre offre de transports collectifs répond à la demande.



Depuis deux ans, nous constatons que la progression des voyages est moindre que celle des VKM, ce qui confirme que notre clientèle reste plus longtemps dans nos véhicules pour effectuer des déplacements d'une plus grande longueur, profitant ainsi de l'extension du réseau.

Il est à noter qu'avec le prolongement des lignes de tramways 14 et 16 dans la cité de Meyrin et la suppression des lignes 55 et 56 de rabattement de la clientèle Meyrinoise aux Avanchets, cela a permis d'éviter des transbordements à cette dernière, avec pour corolaire un impact sur le nombre de voyages identifiés.

Le second constat que nous pouvons effectuer est que la fréquentation exprimée en VKM progresse selon un facteur de 0,44 par rapport à l'offre exprimée en PKR. Cette valeur s'inscrit

pleinement dans les statistiques européennes et nous pouvons en déduire, que l'offre proposée par les tpg répond aux attentes de la population genevoise.

	VKM 2008	VKM 2009	VKM 2010
Lignes Principales Tramways	120'092'892	124'074'016	147'188'991
Lignes Principales Trolleybus	83'507'092	82'077'371	82'278'823
Lignes Principales Autobus	121'617'410	124'583'510	113'235'574
Lignes Secondaires Autobus	9'090'572	10'804'207	12'539'332
Lignes Régionales Autobus	50'401'918	52'038'914	52'886'989
Lignes Scolaires	1'358'805	1'425'446	1'275'889
Total	386'068'688	395'003'463	409'405'598

	VKM 2002	VKM 2006	VKM 2007	VKM 2008	VKM 2009	VKM 2010	Variation vs VKM 2002	Variation 2009 vs 2010
Lignes Principales Tramways	50 279'638	79'617'063	96'285'191	120'092'892	124'074'016	147'188'991	192.7%	18.6%
Lignes Principales Trolleybus	57'751'266	62'196'700	73'061'063	83'507'092	82'077'371	82'278'823	42.5%	0.2%
Lignes Principales Autobus	99'791'024	108'707'201	120'293'435	121'617'410	124'583'510	113'235'574	13.5%	-9.1%
Lignes Secondaires Autobus	7'277'618	8'895'562	9'118'793	9'090'572	10'804'207	12'539'332	72.3%	16.1%
Lignes Régionales Autobus	30'260'695	40'753'305	42'802'663	50'401'918	52'038'914	52'886'989	74.8%	1.6%
Lignes Scolaires	1'919'776	1'711'364	1'610'137	1'358'805	1'425'446	1'275'889	-33.5%	-10.5%
Total	247'280'017	301'881'215	343'171'281	386'068'688	395'003'463	409'405'598	65.6%	3.6%

Le tableau ci-dessus montre une forte amélioration de la fréquentation sur le réseau tramway. Soit, +18,6% par rapport à l'année 2009. Cette progression est à attribuer à l'attractivité du prolongement des lignes 14 et 16 des Avanchets au terminus de la Gravière dans la cité de Meyrin et le report dans les tramways de la clientèle qui profitaient de l'offre autobus des lignes 55 et 56 qui ont vu leur exploitation s'interrompre à l'étape du mois de décembre 2009.

Par rapport à l'année 2009, nous constatons une légère amélioration de la fréquentation sur le réseau trolleybus, + 0,2%. Cette faible progression est certainement à attribuer aux travaux de développement des infrastructures ferroviaires tramways Cornavin - Onex - Bernex (TCOB). En effet, les lignes trolleybus 2, 6 et 19 sont fortement perturbées dans le secteur de Bel-Air ou sur l'axe de la rue du Stand et de la route de Chancy. Cette situation a certainement incité la population utilisatrice de l'offre trolleybus à revoir sa manière de se déplacer au profit de modes de transports individuels.

La diminution de la fréquentation des lignes principales autobus est le pendant de l'augmentation de la fréquentation des lignes tramways. Soit, le transfert de la clientèle des lignes autobus 55 et 56 vers l'offre tramways des lignes 14 et 16, mais aussi de la suppression de la ligne 29.

L'augmentation de la fréquentation sur les lignes secondaires autobus est à mettre en relation avec l'amélioration de l'offre. Quant au réseau régional autobus, nous constatons une stabilité de la fréquentation, malgré une progression de l'offre de +21,3%.

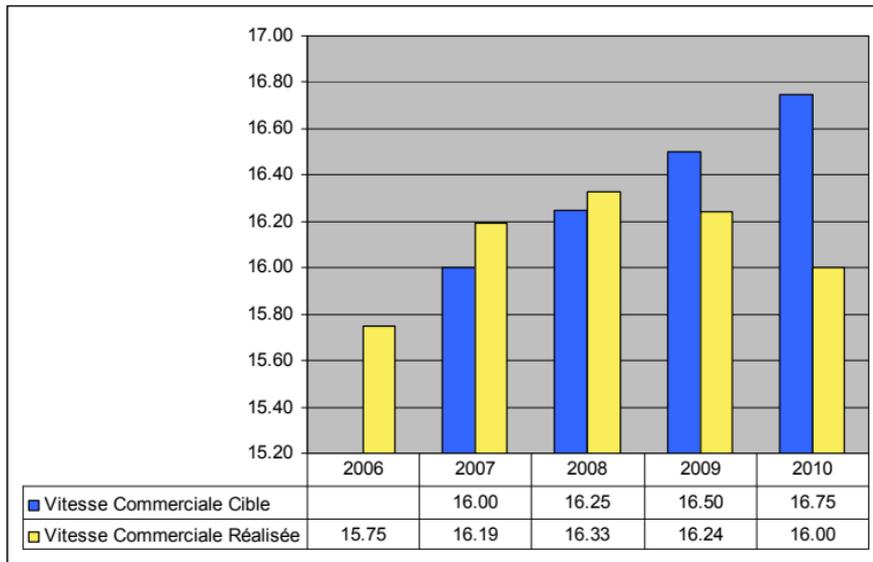
En ce qui concerne les lignes scolaires, la diminution de fréquentation de -10,5% s'explique, au même titre que pour les PKR, par l'optimisation de l'organisation de notre réseau avec l'intégration à l'horaire, dès que cela est possible, des courses scolaires.

La poursuite de 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) continue à porter ses fruits.

Il en est de même pour le segment « touristes », avec l'introduction en 2007 de la « Geneva Transport Card ». 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, continue à inciter le report modal et présente une attractivité indéniable pour la Genève touristique.

■ **Vitesse Commerciale : Objectif atteint**

Définition : Cet indicateur est mesuré en kilomètres / heures (Km/H). Il permet de mesurer la vitesse de progression des véhicules.



en km/heure	VCom 2006	VCom 2007	VCom 2008	VCom 2009	VCom 2010
Lignes Principales Tramways		15.33	15.37	15.97	15.85
Lignes Principales Trolleybus		15.16	15.04	14.89	15.04
Lignes Principales Autobus		17.23	17.59	17.24	16.68
Total	15.75	16.19	16.33	16.24	16.00

La vitesse commerciale moyenne pour l'année 2010 est de 16,00 km/h. Elle n'atteint pas l'objectif fixé qui est de 16,75 km/h mais reste dans les 5% de tolérance admis dans le contrat de Prestations.

Néanmoins, malgré une baisse par rapport à l'année 2009, cette vitesse est en progression de 1,6 % au regard de la vitesse moyenne planifiée de 2006 qui s'établissait à 15.75 km/h.

La Vcom du réseau tramway est en légère diminution, 15,85 km/h en lieu et place de 15,97 km/h de l'année 2009.

Le réseau principal trolleybus voit sa Vcom s'améliorer pour passer de 14,89 km/h à 15,04 km/h. Ceci est à attribuer à l'amélioration de la progression des lignes circulant sur l'axe de la Rte de Chancy qui a vu arriver à son terme les travaux du TCMC sur le tronçon allant du Pont de St.-Georges à la rue de Bandol.

En ce qui concerne les lignes autobus principales, la Vcom est en diminution pour atteindre 16,68km/h en lieu et place des 17,24km/h de l'année 2009. Ce résultat est à imputer principalement au changement de structure du réseau et aux effets des chantiers du TCMC et du TCOB.

La réalisation des travaux planifiés par la Direction Générale de la Mobilité (DGM) pour la rénovation des régulateurs des carrefours, la création de voie réservée bus (VRB), l'amélioration de marquages et de voiries ayant eu un impact sur nos temps de parcours, ont contribué à l'amélioration de notre Vcom sans toutefois compenser les difficultés de progression que nous avons rencontrées tout au long de l'année 2011 sur les chantiers du TCOB et du TCMC et l'avoir impactée au point de nous permettre d'atteindre notre objectif contractuel.

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

Ligne	Catégorie	Commentaires
6-19-28	Régulation et aménagement	La Route de Vernier a subi un redimensionnement afin d'être en mesure d'absorber les clients se rendant au magasin IKEA. Les trolleybus ont été déviés par l'Ancienne-Route afin d'améliorer leur progression sur cet axe très chargé.
2-19-20-K-L	Aménagement	Route de Chancy, une partie du site tram a été ouverte à la circulation des trolleybus leur permettant une meilleure progression.
4-11-D	Régulation et aménagement	Route des Jeunes direction ville, une voie de bus a été marquée entre le carrefour de F.-Dussaud et le Pont de Saint-Georges dans un secteur pénalisant pour les lignes TPG.
11	Régulation et aménagement	Une voie de bus a été mise en place sur le Pont Sous-Terre direction Jonction.
14-16	Régulation	La régulation des carrefours de la Route de Meyrin a été optimisée afin de garantir leur franchissement sans être arrêté.
11-21	Marquage	Suite au reprofilage de la rue de la Fontenette, la voie réservée bus a été élargie dans un secteur où les bus étaient souvent bloqués.
14-16	Aménagement	Après de nombreux accidents au carrefour Route de Meyrin / bretelle d'autoroute, la pose de balises, panneaux et amélioration de marquage ont permis d'améliorer la sécurité de ce carrefour.

A noter que la comparaison avec d'autres grandes villes suisses est difficile. En effet, la Vcom est intimement liée aux spécificités propres à chaque réseau :

- Structure du réseau.
- Pourcentage de parcours en site propre.
- Distance entre arrêts.
- Priorité générale accordée au TC.

Cependant, même sans avoir le bénéfice de pouvoir analyser des données existantes, les tpg désirent faire progresser leur Vcom pour démontrer l'efficacité (*aller plus vite, c'est utiliser moins de véhicules*) qui leur est désormais reconnue sur tous les autres plans.

Enfin, pour terminer sur une touche optimiste, il est important de relever que la démarche relative à l'amélioration de la Vcom s'inscrit dans le moyen et le long termes et que dans ce contexte, pour la première fois, la Direction Générale de la Mobilité en association avec les tpg a mis sur pied à l'automne 2010 une équipe de projet qui a pour mission de diagnostiquer les dysfonctionnements en la matière sur le réseau, de prioriser les actions à entreprendre pour y remédier et de planifier leur réalisation.

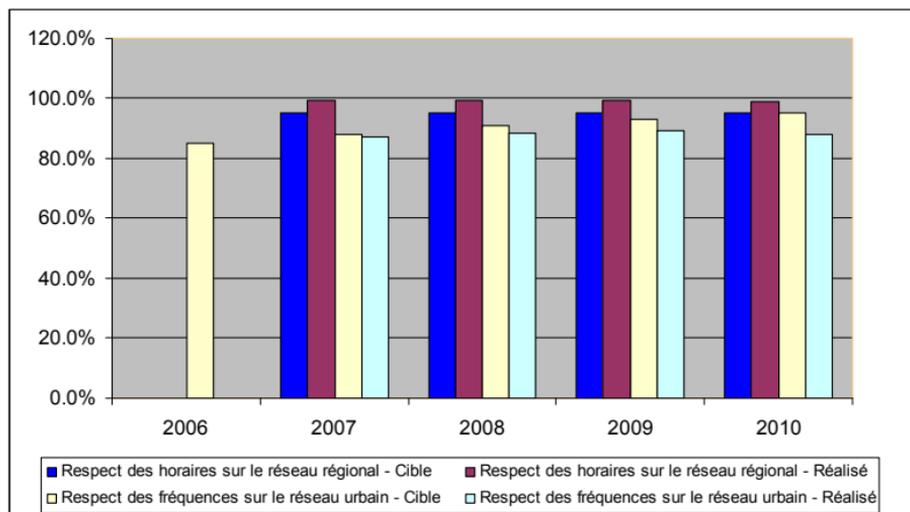
Cette démarche a permis d'identifier trois axes à traiter en priorité. A savoir :

- 1) L'axe tramway « Acacias »
- 2) L'axe tramway « Rte de Chêne »
- 3) L'axe tramway « Rte de St.-Julien » (Tunnel de Carouge)

Sachant que la DGM mettra toute son énergie sur l'axe du TCOB en 2011, les trois actions précitées sont planifiées pour l'année 2012. Dans ce contexte, les impacts de ces actions seront perceptibles sur notre réseau au plus vite pour la période horaire 2013.

Horaires et intervalles de passages : **Objectif partiellement atteint**

Définition : L'indicateur « respect des horaires » pour le réseau régional correspond au pourcentage de véhicules qui ont un retard inférieur ou égal à 6' par rapport à l'horaire. Quant à l'indicateur « Intervalles de passages » pour le réseau urbain il correspond au pourcentage de véhicules qui ont un écart inférieur ou égal à 3' par rapport aux cadences de base.



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%	99.5%	99.0%
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%	89.5%	88.0%

Intervalles de Passage 2010 Réseau Urbain	
Lignes Tramways	91.7%
Lignes Trolleybus	84.4%
Lignes Principales Autobus	88.7%
Lignes Secondaires Autobus	84.5%
Total	88.02%

L'objectif fixé sur le **réseau régional** a été dépassé de 4,0%, avec 99,0% 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.

Sur le réseau urbain, l'objectif fixé n'est pas atteint même en considérant les 5% de tolérance. Pour rappel, cet objectif consiste à avoir des véhicules ayant un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire de base.

A noter que l'année 2010 a été caractérisée par un nombre important de chantiers sur les axes correspondant aux extensions tramway, section Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) et Cornavin-Onex-Bernex (TCOB) et plus particulièrement dans les secteurs Cornavin, XXII-Cantons, Bel-air qui ont généré une gêne importante à la progression de nos véhicules.

Cependant, bien que le trafic régional soit moins impacté que l'urbain lors des travaux, il est à souligner que les courses, qui font l'objet d'une identification dans le journal interne de la régulation centralisée du trafic suite à un problème d'exploitation, sont exclues de l'évaluation.

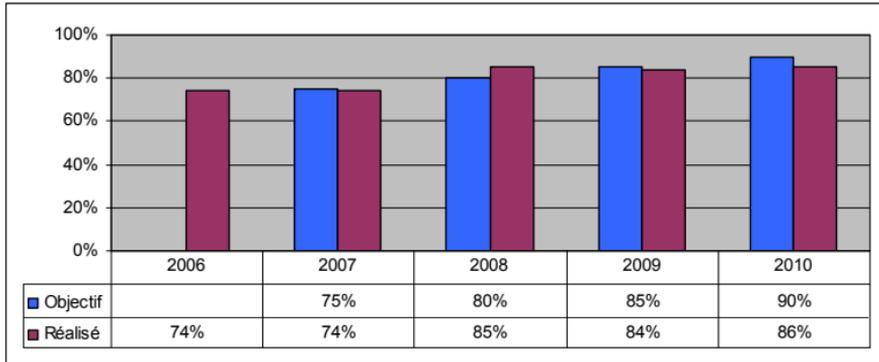
b) Performance environnementale

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**

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

Définition : Cet indicateur correspond au pourcentage de véhicules équipés en filtre à particules.

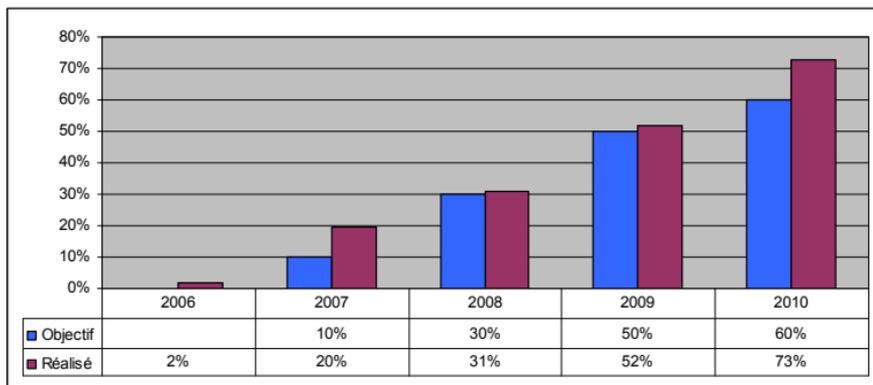


Le taux d'équipement en filtres à particules est de 85,64% à fin décembre 2010. Nous sommes sous l'objectif du contrat de Prestations de 90% mais restons dans la tolérance de 5 %. L'objectif est atteint.

▪ **Eco-conduite :** **Objectif atteint**

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

Définition : Cet indicateur correspond au pourcentage de conducteurs formés à l'éco-conduite.

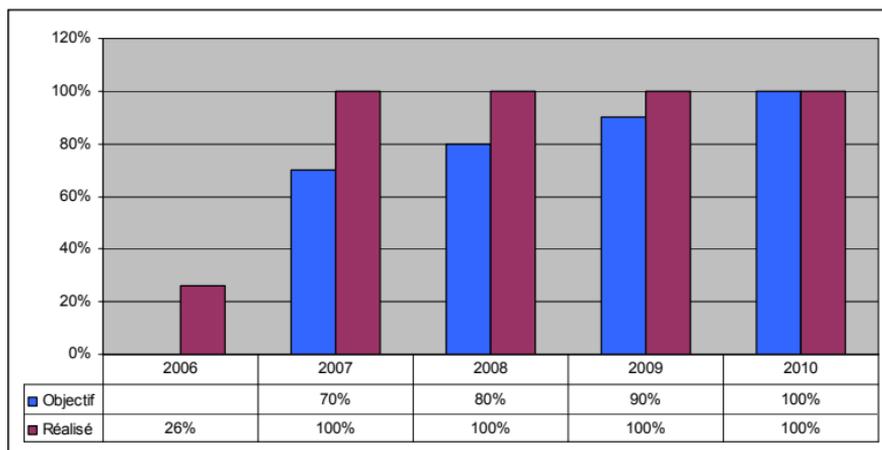


L'avance volontairement enregistrée sur 2007 a permis en 2008 de concentrer l'effort, comme prévu, sur la formation à la conduite des nouveaux conducteurs. Grâce à cette anticipation, l'objectif 2010 a été largement dépassé.

▪ **Biocarburant :** **Objectif atteint**

Objectif : introduire l'utilisation de biocarburant pour l'offre de transport autobus des tpg.

Définition : Cet indicateur correspond au pourcentage de véhicules utilisant du biocarburant.



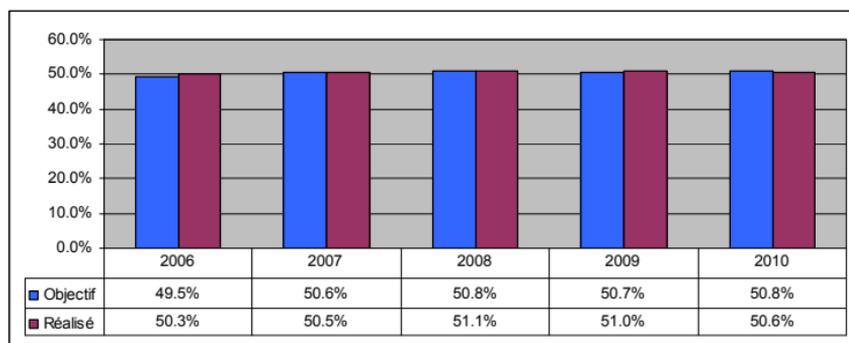
Après une introduction partielle et progressive en 2006, nous avons continué en 2007, 2008, 2009 et 2010 d'approvisionner 100% de la flotte autobus en biocarburant 5%.

Il est à noter que le biodiesel utilisé provient exclusivement de Suisse. Environ 70% est obtenu par recyclage des huiles de cuisson ; le reste provenant de la transformation du colza.

c) **Maîtrise Financière**▪ **Ratio des contributions cantonales :** **Objectif atteint**

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.

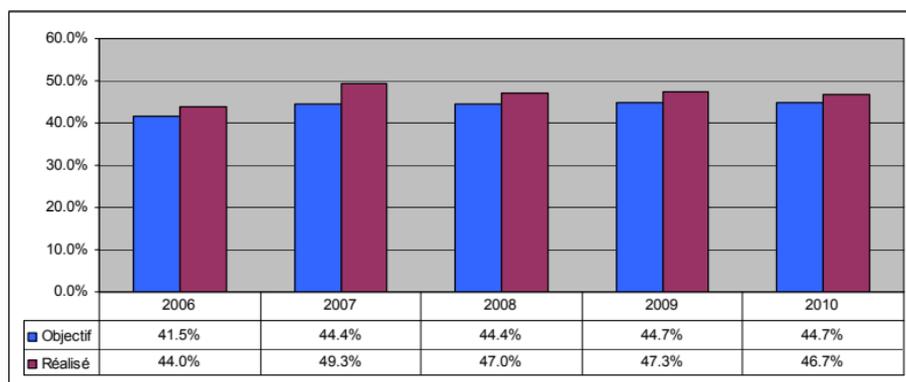


La part du canton dans la somme totale des produits des comptes 2010 représente 50.6% lorsque l'objectif fixé est de 50,8%. Par conséquent, le résultat de l'année 2010 est meilleur que l'objectif fixé dans le contrat de Prestations et s'améliore en comparaison avec l'année précédente. L'augmentation globale des revenus de transports est la principale raison du dépassement de cet objectif.

▪ **Taux de couverture globale :** **Objectif atteint**

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.

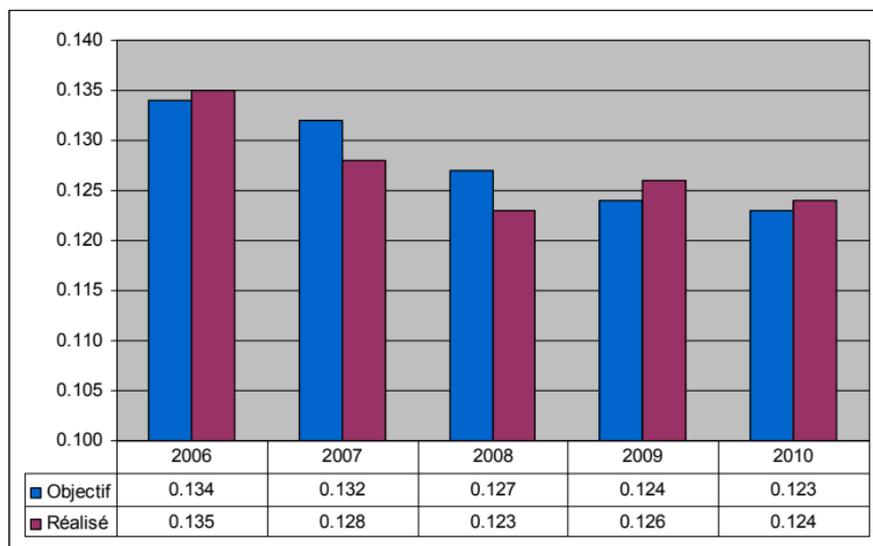


La proportion du total des frais couverts par les seuls revenus de transports représente 46.7% pour 2010 pour un objectif fixé à 44,7%. Tout comme en 2009, les objectifs ont été largement dépassés. Bien que les charges aient évolué de + 7,5% les produits ont évolué de + 4,9% par rapport à l'année précédente et nous passons d'un taux de couverture de 47,3% à 46,7%.

▪ **Coût de l'offre : Objectif atteint**

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.



Ce ratio met en relation le total des coûts de l'exercice avec le total de places offertes multiplié par le nombre de kilomètres réalisés. L'objectif fixé par le contrat de Prestations est de 0.123 CHF / PKR, le résultat obtenu est de 0.124 CHF/PKR, ce qui représente une différence de moins de 1% de l'objectif et donc bien à l'intérieur de la tolérance de 5% du contrat de Prestations.

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 2009

Objectifs	Indicateurs	Pénalités maximales	Atteinte objectif	Pénalités calculées	Commentaires
Offre de transport	Croissance des PKO	600'000.-	Oui	0.-	
Fréquentation	VKM (Voyages * km)	300'000.-	Oui	0.-	
Conditions d'exploitation	Vitesse commerciale	450'000.-	Oui	0.-	Nous constatons que le chantier du TCOB a contribué défavorablement à l'atteinte de cet objectif et que les actions entreprises par la DGM n'ont pas permis de compenser totalement ce handicap. Commentaires dito « Vcom »
	Horaires et intervalles de passage	300'000.-	Oui	0.-	
Performance environnementale	Filtres à particules	150'000.-	Oui	0.-	
	Eco-conduite	150'000.-	Oui	0.-	
	Carburant BIO	150'000.-	Oui	0.-	
Maîtrise financière	Ratio de contributions	300'000.-	Oui	0.-	
	Taux de couverture	300'000.-	Oui	0.-	
	Coûts de l'offre	300'000.-	Oui	0.-	
TOTAL en CHF		3'000'000.-		0.-	

L'ensemble des objectifs fixés pour l'année 2010 dans le cadre du contrat de Prestations 2007-2010 ayant été atteint, 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 2010 Régime REDIP							
DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET 31.12.2010	RÉEL 31.12.2010	RÉEL 31.12.2009	ÉCARTS		ÉCARTS	
				Réal vs budget		Réal 2010 vs réel 2009	
				CHF	%	CHF	%
PRODUITS EXPLOITATION							
Revenus de transports	129'364	127'899	121'431	-1'465	-1.1%	6'469	5.3%
Contributions	178'974	183'636	177'536	4'662	2.6%	6'100	3.4%
- Etat de Genève	166'141	166'658	162'171	517	0.3%	4'487	2.8%
- Confédération	8'670	9'472	8'626	802	9.3%	846	9.8%
- Communes et Tiers	4'162	7'505	6'739	3'343	80.3%	767	11.4%
Contributions non-monétaires	12'010	16'885	12'131	4'875	41%	4'754	39.2%
Produits d'exploitation divers	8'773	11'539	12'970	2'765	31.5%	-1'432	-11.0%
Total des produits d'exploitation	329'121	339'959	324'068	10'838	3.3%	15'891	4.9%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	201'771	202'348	198'147	577	0.3%	4'201	2.1%
Frais de véhicules	29'101	30'244	28'922	1'143	3.9%	1'322	4.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'895	22'186	17'713	4'291	24.0%	4'473	25.3%
dont droit d'utilisation des infrastructures	11'103	15'978	11'224	4'875	43.9%	4'754	42.4%
Sous-traitance de transport	28'294	32'183	22'941	3'889	13.7%	9'242	40.3%
Charges d'exploitation diverses	15'627	16'583	16'155	956	6.1%	429	2.7%
Dotations aux amortissements	32'000	32'251	30'073	251	0.8%	2'179	7.2%
Pertes sur constats et débiteurs	1'250	1'293	1'083	43	3%	211	19%
Total des charges d'exploitation	325'938	337'089	315'033	11'151	3.4%	22'056	7.0%
% des produits	99%	99%	97%				
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	3'183	2'871	9'036	-312	-9.8%	-6'165	-68.2%
Produits financiers	1'507	2'089	2'188	582	38.6%	-99	-4.5%
Charges financières	15'988	14'770	12'357	-1'218	-7.6%	2'412	19.5%
Résultat financier	-14'481	-12'680	-10'169	1'800	-12.4%	-2'512	24.7%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	56	147	101	91	161.7%	46	46.1%
RÉSULTAT NET (+EXCEDENT)	-11'242	-9'663	-1'033	1'579	-14.0%	-8'630	835.8%

L'année 2010, dernière année du contrat de Prestations 2007-2010, avec un résultat négatif à -9.7 MCHF a permis aux TPG d'arriver à un résultat global sur 4 ans de + 1.6 MCHF, proche de l'objectif de 0,-.

En tenant compte des distributions de résultats en faveur de l'Etat sur les résultats positifs 2007 et 2008 (1.9 MCHF et 0.9 MCHF), ainsi que la coupe unilatérale de la contribution en 2008 de 1.5 MCHF,

les TPG ont réussi à réaliser le contrat de Prestations 2007-2010 avec 4.3 MCHF de moins de contributions cantonales que prévues.

b) Suivi des investissements

Le total des sommes engagées liées aux investissements s'élève à 215,2 MCHF pour cette dernière année du contrat de Prestations pour un objectif fixé à 215,0 MCHF.

La part la plus importante de ces investissements est représentée par l'acquisition des véhicules et de leurs équipements pour 175,7 MCHF soit 81%. Dans ce résultat ne figure pas l'acompte de 40 MCHF pour la commande des 33 Stadler que nous avons versé sur l'exercice 2010. Les délais de fabrication importants nous ont demandé d'anticiper cette commande pour le prochain PFP 2011-2014.

	PFP 2007-2010	Engagé au 31.12.2010
Immobilisations corporelles	210'616'193	210'829'534
Bâtiments	6'459'991	6'107'259
Installations Fixes	15'144'564	15'142'139
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	21'604'555	21'249'399
Bureautique & Mobilier	747'318	739'768
Instal. & Matériel Info & Télécommunication	7'273'875	7'377'369
Outilsages, Machines & Installations Autres	5'265'823	5'023'130
Equipements, Machines & Autres Immobilisations	13'287'015	13'140'267
Autobus	63'821'258	64'276'817
Tramways	101'832'669	102'041'936
Trolleybus	-	-
Equipements Embarqués	9'476'032	9'521'239
Véhicules de Service	594'664	599'876
Véhicules & leurs équipements	175'724'623	176'439'868
Immobilisations incorporelles	4'413'989	4'357'881
Systèmes d'Informations & Télécommunication	4'413'989	4'357'881
Total	215'030'181	215'187'414

IV. Aspects qualitatifs de l'offre

a) Qualité de service

Les travaux liés au TCOB ont passablement perturbé la progression de nos véhicules en centre ville ainsi que sur l'axe Jonction - Bernex durant de nombreux mois. Ceux-ci ont occasionné des perturbations importantes sur tout le réseau (détournement de lignes, retards liés à la congestion du trafic, etc.). Aussi c'est sans surprise que les doléances de la clientèle ont porté avant tout sur le thème de la ponctualité, qui a vu une augmentation de 35% du nombre d'observations par rapport à 2009.

La détérioration des conditions de circulation observée et le stress que cette situation a pu engendrer aussi bien auprès de nos conducteurs qu'auprès des voyageurs, a également influencé négativement le thème « accueil », notamment à bord des véhicules.

Le confort nouvellement offert avec le renouvellement partiel de la flotte d'autobus et l'arrivée de tramways supplémentaires ont été salués par notre clientèle.

Les conditions météorologiques sévères de début décembre ont généré un nombre d'appels record vers notre centrale d'information Info Mobilité Unireso.

Malgré ce contexte compliqué, le client est resté au centre des préoccupations. D'un point de vue satisfaction mesurée via les enquêtes mensuelles ou ponctuelles, voici quelques éléments :

- L'image de l'entreprise est bonne, les tpg étant considérés comme sympathiques (+ 12% vs 2009), dynamiques (+ 20%) et proches de leurs clients (+ 22%). Ces chiffres confirment ainsi la stratégie marketing adoptée depuis 4 ans par le domaine Marketing, Ventes et Promotion (MVP).
- Le projet d'entreprise « information voyageur » s'est centré sur les développements des outils « temps réel » (application iPhone, site web mobile et nouveautés du site internet) qui devraient voir le jour en mai 2011, tandis qu'en parallèle le déploiement des bornes d'informations continue sur le terrain. Ces avancées devraient permettre à l'indicateur « information voyageur » (- 6% vs 2009) de remonter en 2011.
- La promotion des transports publics s'est faite selon le plan marketing 2010, avec des actions de proximité pour tpg (navettes pour les caves ouvertes, distribution de t-shirt *HOP SUISSE !* pour le Mondial et de chocolats en boîte de tram pour Noël). A noter la forte image d'innovation véhiculée par l'arrivée des nouveaux DATT et leur rendu de monnaie avant la fin de l'année.
- Les partenariats réservés aux abonnés annuels unireso ont rencontré un franc succès, avec pour Unireso, les invitations au hockey (GSHC), les billets à prix réduits pour les spectacles culturels (Grütli, OSR, Gd-Théâtre etc..) ainsi que les nombreuses offres régulières en faveur des clients les plus fidèles ou les offres combinées (transport + entrée) pour les clients occasionnels.

b) Qualité environnementale

Plusieurs actions environnementales ont été réalisées et sont actuellement poursuivies :

- Etude de faisabilité sur l'installation d'une centrale de production d'énergie photovoltaïque sur nos toitures.
- Installation d'un optimiseur de réseau électrique du bâtiment.
- Poursuite du plan ozone en mettant un maximum de véhicules équipés de filtres à particules à disposition durant la période estivale.
- Utilisation d'un biocarburant à teneur de 5% pour l'ensemble des véhicules.
- Formation des conducteurs à la pratique de l'éco-conduite.
- Adoption de la directive SME « Garages et ateliers mécaniques » validée par le Conseil d'Etat.
- Finalisation et mise en œuvre du plan de mobilité.

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 :

- Poursuite des audits flash sur la sécurité dans le programme d'audits internes.
- Déploiement de mesures visant à améliorer la sécurité et à limiter les risques d'accidents du travail :
 - o Les travaux en hauteur
 - o Gestion des substances dangereuses
 - o Mesures d'amélioration aux places de travail selon les recommandations de la SUVA
- Finalisation des projets concernant les agressions et violences en particulier :
 - o L'observatoire de sûreté
 - o L'application de la LOST
- Formation des responsables à la procédure d'accueil immédiat d'un collaborateur après un événement critique.

V. Recommandations pour l'étape du 11 décembre 2011

En préambule, nous constatons depuis plusieurs années que les conditions d'exploitation du réseau ne sont pas satisfaisantes. Concrètement, ce constat se traduit par l'atteinte partielle de la cible de l'indicateur « Respect des fréquences sur le réseau urbain » et l'atteinte de la cible de l'indicateur « Vitesse commerciale » en prenant en considération la tolérance contractuelle de 5%.

Une meilleure maîtrise des conditions d'exploitation offertes aux tpg permettra de produire une offre plus efficiente au profit de notre clientèle pour ce qui est de la qualité de cette dernière, mais aussi à l'Etat de Genève pour tout ce qui a trait à la maîtrise financière de la prestation fournie.

La période horaire 2010 se termine sur un constat positif qui, néanmoins, doit être nuancé par les propos qui précèdent. Le Conseil d'administration et la Direction des tpg souhaitent vivement un engagement plus important de l'Etat de Genève en faveur de meilleures conditions d'exploitation sur l'ensemble du réseau exploité par les tpg.

Cela étant dit, les Transports publics genevois vont poursuivre les efforts effectués lors du contrat de Prestations 2007 / 2010 et la première période horaire du contrat de Prestations 2011 / 2014 pour continuer à 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.

L'effort entrepris ces dernières années dans le domaine de l'information aux voyageurs se poursuivra et s'intensifiera, principalement dans le domaine de l'information en temps réel via les afficheurs, les haut-parleurs et notre site Internet, entre autres.

Notre clientèle profitera dans le courant de l'année 2011 d'une nouvelle génération de distributeurs de titres de transport (Datt's) capable de rendre la monnaie. Ce projet d'entreprise, majeur pour notre clientèle et pour les tpg, se poursuivra grâce à l'évolution des développements entrepris sur les machines à énergie renouvelable et se concrétisera par l'installation de ce type de machines entre la fin 2011 et 2012 sur le réseau des tpg. Quant à la phase d'intégration du renouvellement des titres à des clients identifiés sur les machines, elle est planifiée en 2012.

Cela étant, la planification stratégique de l'Etat de Genève prévoit la mise en service, le 11 décembre prochain, des infrastructures ferroviaires tramways Cornavin - Onex - Bernex (TCOB). Cette mise en service met fin aux travaux de construction de nouvelles infrastructures ferroviaires tramways au centre ville.

C'est aussi l'opportunité de mettre en œuvre un nouveau concept d'exploitation à trois lignes qui rendra notre offre de transports collectifs tramways plus compréhensible, d'une plus grande fiabilité et qui offrira une augmentation tant qualitative que quantitative de cette dernière.

Cette nouvelle organisation a des conséquences sur les réseaux trolleybus et autobus urbains et nous offre l'opportunité d'améliorer la complémentarité entre les différents modes de transports publics au centre ville.

La mise en exploitation de l'extension tramways section Cornavin - Onex - Bernex (TCOB), nous permettra de redessiner en partie le réseau trolleybus tout en nous positionnant favorablement dans la prévision des futurs grands développements urbains comme ceux des Communaux d'Ambilly (MICA) et de la Gradelle.

Le réseau autobus verra ses lignes de ceinture et régionale remodelées tout en continuant la progression quantitative de l'offre.

D'une manière générale, les Transports publics genevois vont poursuivre l'action d'amélioration de la qualité des correspondances avec l'offre de transport des Chemins de fers fédéraux.

L'ensemble de ces mesures sera mis en application le 11 décembre prochain, date officielle de l'étape de changement d'horaire de l'année 2011 pour la période horaire 2012.