

*Date de dépôt : 14 décembre 2011*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2012 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 2012 ont été adoptés par son Conseil d'administration le 26 septembre 2011. Le Conseil d'Etat a approuvé le budget 2012 des TPG le 14 décembre 2011, sous réserve que la question de l'indexation soit traitée de manière identique à l'administration.

Le budget 2012 est conforme au contrat de prestations 2011-2014 ratifié par la loi 10699 adoptée par le Grand Conseil le 2 décembre 2010. 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 +9,9 % entre 2009 et 2010 ou de +65,6 % entre 2002 et 2010 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008) pour une augmentation de l'offre respectivement de +7,2 % et de +55,6 %.

Pour l'année 2012, la tendance reste sensiblement la même. L'offre augmentera de +23,5 % par rapport à 2010 et la fréquentation, selon le CP 2011-2014 et le développement du réseau prévu pour cette étape, devrait se situer à environ +11,9 % par rapport à 2010, soit une croissance par rapport à 2002 d'environ +71,3 %. Cette tendance de croissance de la fréquentation est d'ailleurs confirmée par l'augmentation des recettes pour les années 2010 et 2011, supérieure aux prévisions.

## 3. Budget d'investissement 2011 des TPG

Le budget 2012 des TPG est établi de manière à atteindre l'objectif de +13,3 % d'offre entre 2011 et 2012 et de +23,5 % par rapport à 2010. A fin 2012, les TPG auront engagé des investissements cumulés à hauteur de 263 560 000 F, soit 95 % de ce que prévoit le Plan financier pluriannuel des investissements du contrat de prestations 2011-2014 (PFP) sur la même période (278 854 744 F).

La majeure partie des investissements réalisés (204 878 000 F) concerne la livraison d'une partie des 32 tramways Stadler commandés en 2010, l'acquisition de 87 autobus, ainsi que le renouvellement de 30 trolleybus.

L'acquisition de ces trams permettra de mettre en service le tram Meyrin-Bernex en décembre 2011 et de prévoir l'amélioration future de la cadence sur l'ensemble des lignes. S'agissant des autobus, l'acquisition permettra de créer de nouvelles lignes et d'augmenter les cadences des lignes existantes. Le renouvellement de 30 trolleybus arrivant en fin de vie est également indispensable, afin de permettre la réalisation d'économies sur les coûts d'entretien et d'offrir plus de confort et d'accessibilité notamment aux personnes à mobilité réduite.

## 4. Budget de fonctionnement 2012 des TPG

Le budget 2012, 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 392 728 000 F, pour un total des charges d'exploitation de 379 966 000 F, entraînant un résultat d'exploitation bénéficiaire, à hauteur de 12 762 000 F. Toutefois, ce résultat est péjoré par

un résultat financier déficitaire de 17 082 000 F, en raison de l'augmentation de la dette liée notamment à l'acquisition de nouveaux véhicules. Le résultat global de l'exercice 2012 budgété est déficitaire et s'élève en définitive à -4 320 000 F.

### Produits d'exploitation et financiers

Par rapport au budget 2011, le total des revenus du transport se monte à 144 930 000 F, soit une hausse de 16 650 000 F (+13 %). Cette dernière provient en premier lieu d'une augmentation combinée de l'offre (+13,3 %) et des tarifs Unireso (+6,5 % en moyenne), qui agissent en particulier sur les billets (+12,9 %) et les abonnements annuels (+12,6 %). Ce montant est conforme avec les projections réalisées par Unireso dans le cadre de son contrat de prestations 2011-2014. Deuxièmement, les produits du transport sur le territoire français, non prévus dans le contrat de prestations 2011-2014, sont dorénavant pris en compte (+ 1 537 000 F).

Le montant des contributions cantonales pour 2012 s'élève à 217 858 000 F (y compris la participation financière aux frais de gestion et de communication Unireso de 281 000 F). Ce montant comprend deux subventions non monétaires totalisant 17 907 000 F. La première, de 17 000 000 F, est liée à l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol mises à disposition par l'Etat<sup>1</sup>. 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 et participation financière aux frais Unireso, la contribution cantonale 2012 s'élève à 199 670 000 F, soit 12 178 000 F de plus qu'en 2011. 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 contributions des communes et de tiers sont supérieures de 57,8 % (+2 387 000 F) à 2011 en raison d'éléments non prévus dans le contrat de prestations 2011-2014, à savoir la mise en service des nouvelles lignes O (de Ferney-Voltaire à Meyrin-Gravière) et T (de Challex à la Plaine), le renforcement des lignes E et G depuis respectivement Hermance et Rive,

---

<sup>1</sup> Le projet de budget 2012 de l'Etat de Genève prévoit une subvention non monétaire relative à l'utilisation des infrastructures par les TPG de 12 046 000 F conformément au contrat de prestations 2011-2014. Le supplément de 4 954 000 F qui figure dans le budget 2012 des TPG s'explique par le fait que le montant du contrat de prestations est largement sous-évalué comme en atteste notamment les comptes 2010 (15 978 000 F). Les TPG ont privilégié un montant qui soit plus conforme à la réalité.

pendant les travaux de la tranchée couverte de Vézenaz (payé par le département des constructions et technologies de l'information – DCTI) et le développement de l'offre Noctambus à la demande des communes genevoises.

Les produits d'exploitation divers augmentent de 2 169 000 F (+17,6 %) par rapport à 2011 en raison de travaux facturés à des tiers et de revenus de publicité plus élevés (respectivement +1 510 000 F et +460 000 F).

Enfin, les produits financiers sont en hausse de 623 000 F (+125,4%).

### Charges d'exploitation et financières

Les charges de personnel présentent une hausse de 7,2 % par rapport à 2011 pour s'établir à 223 268 000 F et correspondent à près de 59 % du budget d'exploitation. L'adaptation des effectifs est en lien avec l'augmentation de l'offre. Par ailleurs, la provision sur les avantages octroyés au personnel en partance en retraite a été ajustée (+900 000 F). Enfin, suite au vote par le Grand Conseil de l'initiative 145, les allocations familiales augmentent dès le 1<sup>er</sup> janvier 2012, entraînant un surcoût à charge des TPG de 530 000 F.

Les frais de véhicules sont en augmentation de 3 059 000 F (+11,6 %), notamment en raison de la hausse du coût de carburant (+586 000 F) et du coût de maintenance (+520 000 F). En outre, le nombre de kilomètres pris en compte pour 2012 est supérieur de 4 % aux projections effectuées dans le contrat de prestations. Enfin, le coût kilométrique est en hausse du fait de l'intégration dans le budget 2012 des contrats de maintenance de véhicules LCC (*Life Cycle Cost*), non pris en considération dans le contrat de prestations 2011-2014.

Les charges de sous-traitance augmentent de 17,4 % entre 2011 et 2012 (+5 565 000 F) essentiellement suite à la prise en compte des parcours sur territoire français des lignes D, F et Y<sup>2</sup>. Il est cependant à relever que les charges relatives à ces lignes ne sont pas prises en compte dans le calcul du taux de sous-traitance puisque lesdites lignes ne font pas parties du contrat de prestations 2011-2014, du fait que leurs contrats ont été délivrés par le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) des transports publics et non par le canton de Genève<sup>3</sup>. Ainsi, le taux de sous-traitance se

---

<sup>2</sup> A noter que ces charges supplémentaires sont contrebalancées par des produits correspondants. Cette inscription n'influence donc pas le montant de l'indemnité cantonale.

<sup>3</sup> Les lignes D, F et Y 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

situé à 7,7 % et reste inférieur au seuil légal de 10 %. En faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires, le taux de sous-traitance est de 3,3 %, alors que le seuil légal est de 4 %.

Les charges d'exploitation diverses sont supérieures de 4 492 000 F (+25,8 %) à celles de 2011. L'application de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST) aux TPG engendre un surcoût à charge des TPG de l'ordre de 700 000 F. Les coûts des travaux facturés augmentent également (+1 280 000 F) mais sont compensés par l'enregistrement de produits au moins équivalents. Le solde est composé des frais informatiques (maintenance et entretien hardware et software).

Les amortissements subissent une hausse de 3 388 000 F (+8,9 %) due essentiellement à la réception des tramways Stadler et à l'acquisition d'autobus, ainsi qu'à la mise en service des nouveaux distributeurs de titres de transport (DATT).

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 globale<sup>4</sup> passe de 47,5 % en 2011 (budget consolidé) à 46,5 % en 2012 ainsi qu'il est prévu au contrat de prestation 2011-2014. Cette diminution s'explique par une évolution des produits de transports moins forte que celle des charges. Le ratio des contributions cantonales<sup>5</sup> s'élève, pour sa part, à 52,6 % contre 52,3 % en 2011<sup>6</sup> en raison d'une hausse des produits de transports insuffisante pour compenser celle de la participation cantonale.

---

prestations 2011-2014 et le financement de la partie suisse est assuré par le biais d'une rubrique spécifique du budget de l'Etat.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> En réponse à la motion M 1504, il a été rajouté dès le 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.

<sup>6</sup> Le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2011 des TPG (RD 851) a été déposé avant le vote par le Grand Conseil de loi ratifiant le contrat de prestations 2011-2014, laquelle impliquait le report de un an de la hausse des tarifs Unireso. Du fait que la subvention de l'Etat de Genève en faveur des TPG a augmenté de sorte à compenser intégralement le report de cette hausse des tarifs Unireso, le ratio des contributions cantonales 2011 se situe en réalité à 54,4 %.

## 5. Résultat annuel

Le déficit annuel de 4 320 000 F sera entièrement absorbé par le fonds de réserve des TPG, tel qu'il est prévu dans le contrat de prestations.

## 6. Suivi des indicateurs du contrat de prestations 2011-2014

Les indicateurs financiers, ainsi que les 5 autres indicateurs sont prévus d'être atteints, notamment celui de l'offre de transport de +13,3 % entre 2011 et 2012, principalement en raison de la mise en service de la ligne de tram entre Cornavin et Bernex.

En conséquence, l'offre de transport planifiée pour 2012 sera mise 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'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

Pierre-François UNGER

### Annexe :

*Budget 2012 des TPG, approuvé par le Conseil d'administration des TPG au 26 septembre 2011, données principales*



**BUDGET 2012**  
**APPROUVE PAR LE CA DES TPG**  
**LE 26 SEPTEMBRE 2011**

stpg transports publics genevois

1



**COMPTE DE RESULTATS -BUDGET 2012**

En千CHF	Reel	Reel	Reel	Budget 2011	PFP 2012	Budget 2012	Budget 2012 vs Réel 2010	Variations	
	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010					Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PFP 2012
Revenus des transports	118'911	121'431	127'899	128'280	142'492	144'930	13.3%	13.0%	1.7%
Contribution de l'Etat de Genève	171'437	174'302	183'544	200'726	212'904	217'858	18.7%	8.5%	2.3%
<i>dont contributions non monétaires</i>	12'362	12'131	16'885	12'953	12'953	17'907	6.1%	38.2%	38.2%
Contribution de la Confédération	8'773	8'026	9'472	8'700	8'700	8'900	-6.0%	2.3%	2.3%
Contribution des communes et des li	6'050	6'739	7'505	4'132	4'132	6'519	-13.1%	57.8%	57.8%
Produits d'exploitation divers	22'821	12'970	14'677	12'352	12'673	14'521	-1.1%	17.6%	14.6%
<b>Total Produits d'Exploitation</b>	<b>327'992</b>	<b>324'068</b>	<b>343'098</b>	<b>354'190</b>	<b>380'901</b>	<b>392'728</b>	<b>14.5%</b>	<b>10.9%</b>	<b>3.1%</b>
Frais de personnel	188'661	198'147	203'320	208'252	218'834	223'268	9.8%	7.2%	2.0%
Frais de véhicules	30'970	28'922	30'251	26'361	27'092	29'420	-2.7%	11.6%	6.2%
Frais de bâtiments et installations fixe	17'299	17'713	22'195	18'088	19'768	23'409	5.5%	29.4%	18.4%
<i>dont coûts tacites sur infrastructures</i>	11'455	11'224	16'885	12'953	12'953	17'907	6.1%	38.2%	38.2%
Sous-traitance de transport	22'081	22'941	32'183	32'035	35'918	37'600	16.8%	17.4%	4.7%
Charges d'exploitation diverses	27'510	16'155	18'494	17'395	18'374	21'887	18.3%	25.8%	19.1%
Dotations aux amortissements	29'220	30'073	32'357	38'100	41'951	41'488	28.2%	8.9%	-1.1%
Pertes sur constats et débiteurs	-34	1'083	1'313	1'392	1'457	2'894	120.3%	107.6%	98.6%
<b>Total Charges d'Exploitation</b>	<b>315'707</b>	<b>315'033</b>	<b>340'114</b>	<b>341'624</b>	<b>363'994</b>	<b>379'966</b>	<b>11.7%</b>	<b>11.2%</b>	<b>4.4%</b>
<b>Résultat Exploitation</b>	<b>12'285</b>	<b>9'036</b>	<b>2'984</b>	<b>12'566</b>	<b>16'907</b>	<b>12'762</b>	<b>327.7%</b>	<b>1.6%</b>	<b>-24.5%</b>
Produits financiers	2'345	2'188	2'128	500	500	1'123	-47.2%	124.5%	124.5%
Charges financières	11'191	12'357	14'775	15'981	16'492	18'205	23.2%	13.9%	-1.6%
<b>Résultat financier</b>	<b>-8'846</b>	<b>-10'169</b>	<b>-12'647</b>	<b>-15'481</b>	<b>-17'992</b>	<b>-17'082</b>	<b>35.1%</b>	<b>10.3%</b>	<b>-6.1%</b>
<b>Quote part dans le résultat des sociétés associées</b>	<b>153</b>	<b>101</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>3'591</b>	<b>-1'033</b>	<b>-9'663</b>	<b>-2'915</b>	<b>-1'085</b>	<b>-4'320</b>	<b>-56.3%</b>	<b>48.2%</b>	<b>298.2%</b>

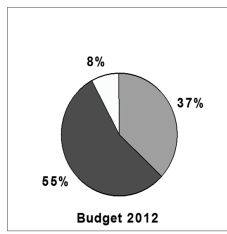
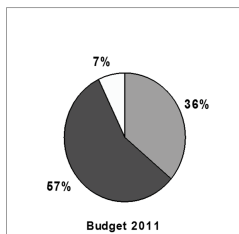
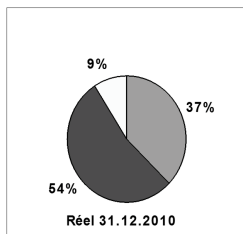
Les années 2008 à 2009 sont non-consolidées (ou statutaires). Les années 2010 à 2012 sont consolidées

## REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2012

En kchf	Réel 31.12.2008	Réel 31.12.2009	Réel 31.12.2010	Budget 2011	PFP 2012	Budget 2012
Revenus des transports	36%	37%	37%	36%	37%	37%
Contribution de l'Etat de Genève <i>dont contributions non monétaires</i>	52%	53%	53%	57%	56%	55%
	4%	4%	5%	4%	3%	5%
Contribution de la Confédération	3%	3%	3%	2%	2%	2%
Contribution des communes et des tiers	2%	2%	2%	1%	1%	2%
Produits d'exploitation divers	7%	4%	4%	3%	3%	4%
<b>Total Produits d'Exploitation</b>	<b>99%</b>	<b>99%</b>	<b>99%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Frais de personnel	58%	61%	57%	58%	57%	56%
Frais de véhicules	9%	9%	9%	7%	7%	7%
Frais de bâtiments et installations fixes <i>dont coûts tacites sur infrastructures</i>	5%	5%	6%	5%	5%	6%
	4%	3%	5%	4%	3%	4%
Sous-traitance de transport	7%	7%	9%	9%	9%	9%
Charges d'exploitation diverses	8%	5%	5%	5%	5%	5%
Dotations aux amortissements	9%	9%	9%	11%	11%	10%
Pertes sur constats et débiteurs	0%	0%	0%	0%	0%	1%
<b>Total Charges d'Exploitation</b>	<b>97%</b>	<b>96%</b>	<b>96%</b>	<b>96%</b>	<b>95%</b>	<b>95%</b>
<b>Résultat Exploitation</b>						
Produits financiers	1%	1%	1%	0%	0%	0%
Charges financières	3%	4%	4%	4%	5%	5%
<b>Résultat financier</b>						
<b>Résultat de l'Exercice</b>						

Les années 2008 à 2009 sont non-consolidées (ou statutaires). Les années 2010 à 2012 sont consolidées

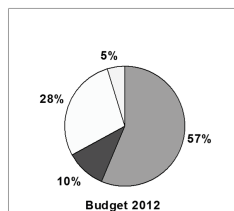
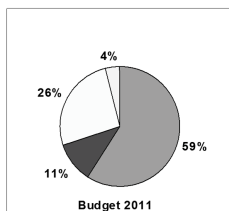
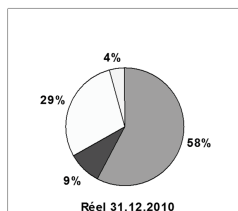
## REPARTITION DES PRODUITS EN %



Revenus des transports  
 Contribution de l'Etat de Genève  
 Divers



## REPARTITION DES CHARGES EN %



Frais de personnel  
 Dotations aux amortissements  
 Biens et services  
 Charges financières

## DETAIL DES PRODUITS



## PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2008 - 2012

En kchf	Réel 31.12.2008	Réel 31.12.2009	Réel 31.12.2010	Budget 2011	PPF 2012	Budget 2012	Variations		
							Budget 2012 vs Reel 2010	Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PPF 2012
Billets	41'581	41'142	44'174	43'873	49'313	49'537	12.1%	12.9%	0.5%
dont cartes journalières	8'863	8'859	9'281	8'757	9'944	9'989	7.6%	14.1%	0.5%
Abonnements annuels	29'841	32'812	34'574	35'279	39'551	39'731	14.9%	12.6%	0.5%
Abonnements mensuels	32'416	31'243	31'844	31'040	33'365	33'517	5.3%	8.0%	0.5%
Abonnements hebdomadaires	460	141	162	131	258	259	60.0%	97.9%	0.5%
Autres titres de transport	11'160	10'891	10'352	10'353	11'626	11'679	12.8%	12.8%	0.5%
Rabais et Bonus	-6'638	-6'237	-7'359	-6'357	-6'194	-6'222	-15.4%	-2.1%	0.5%
<b>Total revenus de Transports Unire</b>	<b>108'820</b>	<b>109'992</b>	<b>113'747</b>	<b>114'319</b>	<b>127'919</b>	<b>128'500</b>	<b>13.0%</b>	<b>12.4%</b>	<b>0.5%</b>
Revenus de Transports TPG	6'797	7'354	8'698	7'461	7'773	9'000	3.5%	20.6%	15.8%
<b>Total Revenus de Transports</b>	<b>115'618</b>	<b>117'346</b>	<b>122'445</b>	<b>121'780</b>	<b>135'692</b>	<b>137'500</b>	<b>12.3%</b>	<b>12.9%</b>	<b>1.3%</b>
Produits CTT & Autres	3'294	4'085	5'454	6'500	6'800	7'430	36.2%	14.3%	9.3%
<b>Total Revenus de Transports</b>	<b>118'912</b>	<b>121'431</b>	<b>127'899</b>	<b>128'280</b>	<b>142'492</b>	<b>144'930</b>	<b>13.3%</b>	<b>13.0%</b>	<b>1.7%</b>

Revenus Comptabilisés - HT



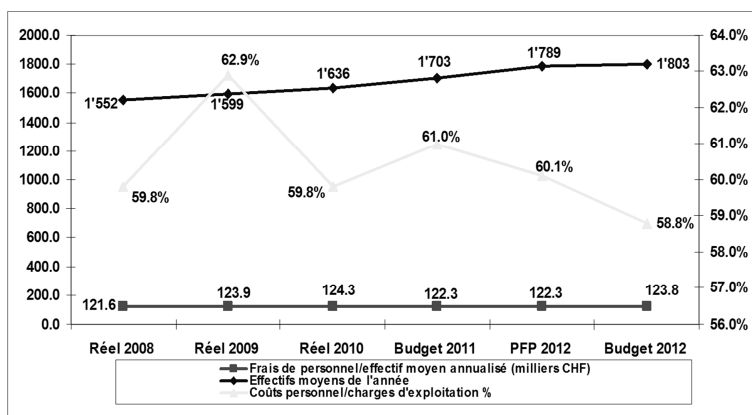
## DETAIL DES CHARGES

## RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

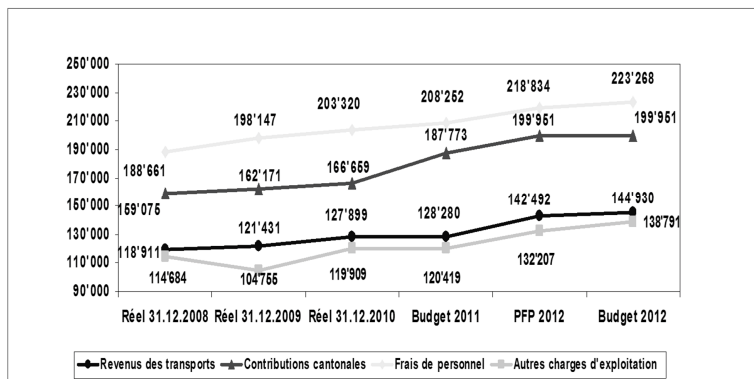
En kchf	Réel	Réel	Réel	Budget	Budget	Variations			
	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	2011	PFP 2012	Budget 2012 vs Réel 2010	Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PFP 2012	
<b>Frais de Personnel</b>	188'661	198'147	203'320	208'252	218'834	223'268	9.8%	7.2%	2.0%
<b>Frais de Véhicules</b>	30'970	28'922	30'251	26'361	27'692	29'420	-2.7%	11.6%	6.2%
<b>Frais de Bâtiments &amp; Installations Fix</b> (dont coûts tacites sur infrastructures)	17'299 11'455	17'713 11'224	22'195 16'985	18'088 12'953	19'768 12'953	23'409 17'907	5.5%	29.4%	18.4%
<b>Sous-Traitance de Transport</b>	22'081	22'941	32'183	32'035	35'918	37'600	16.8%	17.4%	4.7%
dont Sous-traitance de transport	22'081	22'941	32'288	21'793	25'676	27'100	21.6%	24.4%	5.5%
Sous-traitance GLCT	0	0	9'895	10'242	10'242	10'500	6.1%	2.5%	2.5%
<b>Charges d'Exploitation Diverses</b>	27'510	16'155	18'494	17'395	18'374	21'887	18.3%	25.8%	19.1%
dont Assurances & Franchises	1'664	1'785	1'936	2'065	2'120	2'333	20.5%	13.0%	10.0%
Etudes & Mandats	1'723	1'724	1'517	1'600	1'800	1'600	5.4%	0.0%	-11.1%
Commissions et Frais de Ventes	1'329	1'364	3'939	4'150	4'309	4'046	2.7%	-2.5%	-6.1%
Communication & Marketing	2'452	2'800	2'937	3'413	3'520	3'572	21.6%	4.7%	1.5%
Entretien, maintenance, locations	2'220	2'470	2'491	2'405	2'605	3'844	54.3%	59.9%	47.6%
Frais Administratifs	2'135	2'624	2'330	2'495	2'655	3'238	39.0%	29.8%	22.0%
Autres Charges	15'987	3'388	3'344	1'267	1'365	3'252	-2.7%	156.7%	138.3%
<b>Dotations aux amortissements</b>	29'220	30'073	32'357	38'100	41'951	41'488	28.2%	8.9%	-1.1%
<b>Pertes sur constats et débiteurs</b>	-34	1'083	1'313	1'392	1'457	2'894	120.4%	107.8%	98.6%
<b>Total charges d'exploitation</b>	315'707	315'034	340'114	341'624	363'994	379'966	11.7%	11.2%	4.4%

Les années 2008 à 2009 sont non-consolidées (ou statutaires). Les années 2010 à 2012 sont consolidées

## EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2008 - 2012

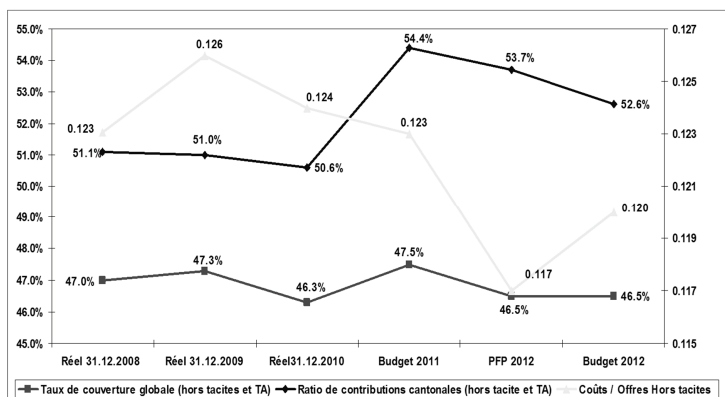


## EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2008 - 2012



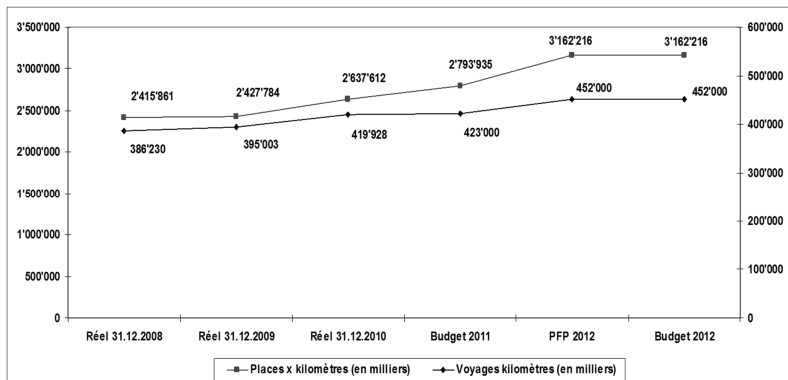
Hors subventions/coûts tacites

## INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



Hors subventions/coûts tacites

## EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2008 -2012



## SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF

Catégorie IPSAS	PFP 2011-2012	Budget 2011-2012	Ecart PFP	PFP 2011-2014	Budget 2011-2014
Bâtiments	18'062'800	21'225'511	3'162'711	25'367'800	30'400'511
Installations Fixes	13'360'000	11'985'404	-1'374'596	15'860'000	14'485'404
<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixe</b>	<b>31'422'800</b>	<b>33'210'915</b>	<b>1'788'115</b>	<b>41'227'800</b>	<b>44'885'915</b>
Bureautique & Mobilier	700'000	0	-700'000	1'000'000	0
Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	4'648'050	5'423'220	775'170	6'928'125	8'086'295
Outils, Machines & Installations Aut	1'400'000	1'927'316	527'316	2'800'000	3'327'316
<b>Équipements, Machines &amp; Autres Immobiliés</b>	<b>6'748'050</b>	<b>7'350'536</b>	<b>602'486</b>	<b>10'726'125</b>	<b>11'413'611</b>
Autobus	50'860'000	41'370'000	-9'490'000	50'860'000	41'370'000
Tramways	138'268'000	127'257'906	-11'010'094	217'536'000	206'525'906
Trolleybus	36'250'000	36'250'000	0	50'000'000	50'000'000
Équipements Embarqués	3'600'004	4'351'405	751'401	5'200'006	8'851'405
Véhicules de Service	300'000	500'000	200'000	1'100'000	1'300'000
<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>229'278'004</b>	<b>209'729'312</b>	<b>-19'548'692</b>	<b>324'696'006</b>	<b>308'047'312</b>
Systèmes d'Informations & Télécommunicat	11'405'890	13'269'295	1'863'405	16'093'030	18'863'242
<b>Immobilisations Incorporelles</b>	<b>11'405'890</b>	<b>13'269'295</b>	<b>1'863'405</b>	<b>16'093'030</b>	<b>18'863'242</b>
<b>Investissements PFP par Catégories</b>	<b>278'854'744</b>	<b>263'560'058</b>	<b>-15'294'686</b>	<b>392'742'961</b>	<b>383'210'080</b>

## Détail de la consolidation Budget 2012

En KCHF	Budget brut 2012 des entités(*)		Impact des inter-compagnes		Budget 2012
	TPG (Suisse)	TPG Publicité SA	Débit	Crédit	TPG Consolidé
REVENUS DE TRANSPORTS	144'930	0	0	0	144'930
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	217'658	0	0	0	217'658
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	8'900	0	0	0	8'900
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET TIERS	6'519	0	0	0	6'519
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	11'363	7'120	3'962	0	14'521
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>389'569</b>	<b>7'120</b>	<b>3'962</b>	<b>0</b>	<b>392'728</b>
FRAIS DE PERSONNEL	222'186	1'082	0	0	223'268
FRAIS DE VEHICULES	29'414	5	0	0	29'420
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	23'400	42	0	32	23'409
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	37'600	0	0	0	37'600
CHARGES D'EXPLOITATIONS DIVERSES	19'995	5'822	0	3'930	21'887
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	41'400	88	0	0	41'488
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	2'894	0	0	0	2'894
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>376'888</b>	<b>7'039</b>	<b>0</b>	<b>3'962</b>	<b>379'966</b>
<b>RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION</b>	<b>12'681</b>	<b>81</b>	<b>3'962</b>	<b>-3'962</b>	<b>12'762</b>
RESULTAT FINANCIER	-17'093	11	0	0	-17'082
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>-4'412</b>	<b>92</b>	<b>3'962</b>	<b>-3'962</b>	<b>-4'320</b>

(\*) Les budgets bruts sont ceux établis et approuvés par chaque entité.  
Ils sont établis selon les normes IPSAS avant d'être consolidés.