

Date de dépôt : 9 juin 2015

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2014 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie les 11 février et 11 mars, sous la présidence de M. Daniel Zaugg, pour étudier le rapport du Conseil d'Etat relatif au budget 2014 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG).

M. David Favre, secrétaire général adjoint du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), M. Blaise Hochstrasser, directeur général de la direction générale des transports (DGT) du DETA, et M. Cyril Arnold, économiste au DETA, ont assisté à la seconde séance.

Introduction

Le budget 2014 de l'entreprise des Transports publics genevois a été approuvé par son conseil d'administration le 23 septembre 2013. Il présente les chiffres suivants :

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| – Total des produits d'exploitation : | 422 645 milliers de francs |
| – Total des charges d'exploitation : | 413 001 milliers de francs |
| – Résultat d'exploitation : | 9 643 milliers de francs |
| – Résultat de l'exercice : | – 5 643 milliers de francs |

Travaux de la commission

Audition de M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs (DETA), et de Mme Sylvie Penel, économiste à la direction des transports collectifs (DETA)

En préambule, il est indiqué que tant le Plan directeur des transports collectifs que le contrat de prestations des TPG arrivent à échéance à la fin de l'année 2014. Les TPG présentent désormais leurs comptes et budgets sous la forme consolidée, prenant en compte TPG Publicité SA, TPG France Sàrl et TPG Vélo SA. La DGT a demandé aux TPG de sortir TPG Vélo SA du budget 2014 pour la comparaison avec l'objectif visé par le Plan financier pluriannuel 2011-2014 (ci-après PFP) pour la même année.

Pour mémoire, l'offre des TPG sera augmentée de 2 % en 2014, suite au changement d'horaire survenu en 2013.

Les principaux changements du réseau :

- exploitation sur une année pleine de la ligne 61 ;
- prolongement de la ligne 18 entre Bel-Air et Carouge à partir de juin 2014 et suppression de la ligne 27 ;
- maintien des renforts sur les lignes E et G après l'ouverture de la tranchée couverte de Vézenaz ;
- optimisation du tracé de la ligne 57 entre Meyrin, Vernier et l'Aéroport et adaptation de la cadence de la ligne 28 ;
- prolongement des lignes K et L jusqu'au Stade de Genève.

L'année qui débute présente une progression moindre de l'augmentation de l'indemnité allouée aux TPG. Cette décision a amené le département à réviser à la baisse les cibles de croissance de l'offre en places par km.

M^{me} Penel mentionne ensuite les éléments financiers figurant au budget 2014 et non prévus dans le contrat de prestations :

- progression moins importante de la subvention entre 2012 et 2014 (- 11,3 millions) ;
- application de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST) (+ 2 millions) ;
- augmentation du taux des allocations familiales de 1,4 % à 2 % (+ 0,6 million) ;
- dépenses pour TPG Vélo SA (+ 0,6 million) ;
- plan d'assainissement de la caisse de pension, approuvé dernièrement, impliquant des charges de 3,5 millions pour 2014, qui devront être

compensées par des gains d'efficacité des TPG (pas d'augmentation de la subvention pour couvrir ces frais supplémentaires).

Les hypothèses sur lesquelles repose le budget 2014 des TPG, catégorie par catégorie, sont les suivantes : au niveau des produits d'exploitation, une hausse de 2 millions, malgré une baisse de 0,8 million des revenus Unireso (en raison de la non-atteinte de l'offre prévue), car celle-ci est compensée par une hausse de 2,7 millions des revenus non communautaires (GLCT, billets combinés, billets régionaux, transports réservés) ; au niveau de la contribution cantonale, la subvention monétaire de base est diminuée de 11,3 millions. Si la subvention globale semble être stable, c'est parce que la subvention non monétaire augmente de 11,9 millions. Ce type de subvention est compensé par des charges non monétaires de même montant, ce qui implique que leur impact comptable net est nul. Un supplément de subvention (+ 0,2 million) est en outre alloué aux TPG pour assumer des frais financiers lié au projet En Chardon, en raison du report de la subvention d'investissement par l'Etat. La subvention SNCF pour l'offre de substitution de la ligne 61 est reportée (+ 0,8 million). Du reste, les contributions fédérales sont plus élevées que ne le prévoyait le PFP, soit : une hausse de 1,4 million pour les contributions au trafic régional et une autre de 0,8 million en tant que subvention au carburant. Les contributions des communes et des tiers subissent un changement important par rapport au PFP, en raison d'une offre hors contrat de prestations plus importante que prévue, mais dont l'impact monétaire reste limité (+ 3,6 millions). Enfin, les produits d'exploitation divers sont proches du PFP, avec une hausse des produits issus de la publicité (+ 1,2 million).

Les changements les plus importants entre le PFP et le budget 2014, au niveau des charges, sont les suivants :

- les frais de personnel, le poste le plus important, connaît à la fois une baisse de 3,6 millions dégagée par une baisse de 1,9 % des rémunérations (30 ETP de moins en raison d'une offre moins importante que prévue) et une hausse de 3,5 millions pour le plan d'assainissement de la caisse de pension ;
- les frais de véhicules et de maintenance sont plus élevés de 4 millions, notamment car les révisions des nouveaux trams se font de façon plus rapprochée, ce qui a pour conséquence de lisser ces coûts ;
- le coût de la sous-traitance est plus élevé, en raison d'une augmentation de 1,3 % du coût/km sur les nouveaux appels d'offres (+ 0,5 million), même si les volumes de sous-traitance définis par la loi sont respectés par les TPG ;

- les charges d'exploitation diverses augmentent de 5,4 millions, en raison de l'application de la LOST et d'indemnités de retard ;
- la baisse du taux de recouvrement des amendes a entraîné une augmentation des charges de 1,7 million. La fraude est en baisse, contrairement au taux de recouvrement ;
- en raison de report d'investissement, les amortissements sont de 6,8 millions moins importants que ne le prévoyait le PFP ;
- les charges financières subissent une baisse de 2,2 millions. La marge d'exploitation est réduite, car les produits monétaires diminuent de 0,8 %, alors que les charges monétaires augmentent de 1 %. Ainsi, la marge est inférieure de 7,2 millions par rapport au PFP, ce qui n'est que partiellement compensée par une amélioration du résultat financier de 2,2 millions.

Pour conclure, le budget 2014 prévoit une perte de 5 634 000 F, montant qu'il est prévu de déduire du fonds de réserves.

Concernant les indicateurs financiers du contrat de prestations, le ratio de contributions cantonales est prévu à 51,6 %, ce qui est meilleur que ce que prévoyait le PFP, résultat logique au vu de la baisse de 11,3 millions de la subvention cantonale. Le taux de couverture globale est quant à lui prévu à 47 %, conformément au PFP. Le rapport coûts/offre prévu par le budget 2014 est de 12 centimes, ce qui reste dans la fourchette admise par rapport à la cible prévue par le PFP. En conclusion, le budget 2014 est conforme au PFP, du moins avec la tolérance admise.

Finalement, le budget d'investissements cumulé entre 2011 et 2014 se monte à 314,9 millions au lieu de 392,7 millions au PFP. Elle rappelle que cet écart de 77,8 millions s'explique principalement par la non-activation d'une option de 14 trams, mais aussi par une réduction du nombre de trolleybus achetés (33 véhicules au lieu de 40) et une réduction du prix unitaire des autobus. Ces baisses sont en partie compensées par un prix plus élevé pour les équipements embarqués et pour les systèmes d'information et de télécommunications.

M. Favre signale que les montants prévus pour TPG Vélo SA ne devraient pas être activés. Les TPG ont choisi de compenser la hausse des charges de personnel induite par le plan d'assainissement de la caisse de compensation par une hausse de la productivité, sans que l'enveloppe globale allouée à ce poste augmente. Si la contribution cantonale augmente, la hausse est moins importante que prévue par le PFP. En outre, le Conseil d'Etat a approuvé le budget à la condition que les TPG présentent une nouvelle version du budget où les avantages accordés par les TPG à ses retraités soient supprimés,

conformément ce qui avait été convenu en 2012 et conformément à ce qui est demandé aux autres établissements publics autonomes. Il incombe aux TPG de mener des négociations à ce sujet avec les représentants du personnel. De ce fait, les provisions prévues pour ces avantages devront être dissoutes.

Questions des commissaires

Un commissaire (PLR) demande s'il est exact que la rétrocession de la taxe sur les carburants figure au budget.

Les TPG confirment. M. Favre ajoute que l'affaire révélée par la presse ne concerne que l'année 2009 et uniquement le carburant de la sous-traitance.

Un commissaire (UDC) demande de combien est doté le fonds de réserves. Il demande encore s'il est exact que, les recettes de titres de transport représentant 37 % du budget des TPG, la valeur exacte du billet unitaire est de 8 F ou 9 F. Il demande enfin dans quelle mesure une augmentation des tarifs TPG ferait baisser les ventes unitaires.

M^{me} Penel répond, de mémoire, que le montant du fonds est d'environ 30 millions. Elle confirme ensuite le raisonnement du commissaire et précise que la contribution cantonale s'élève à 207 millions, auxquels il faut ajouter les subventions non monétaires pour arriver au total de 232 millions. M. Favre ajoute que la dernière hausse des tarifs a entraîné un transfert massif des ventes de billets individuels aux ventes d'abonnements. Le taux de fidélisation est désormais le plus élevé de Suisse, au-dessus de celui de Zurich. De façon générale, la sensibilité aux prix est très forte. Il annonce que le prochain contrat de prestations devrait s'inscrire dans la continuité de la situation actuelle, sans proposer de hausse massive. Si la zone tarifaire unique « Tout Genève » est certainement la plus généreuse de Suisse (rapport entre la surface concernée et le prix du billet unitaire), le taux de couverture globale des TPG est un des meilleurs de Suisse. Certes, le billet de base coûte 3,50 F à Lausanne et 3,40 F à Bâle, mais pour une zone de validité plus petite qu'à Genève. Pour une taille comparable, le billet unique coûte dans ces villes un peu plus de 4 F.

Un commissaire (MCG) demande des précisions sur l'indicateur place*km. Il demande également quelles sont les mesures envisagées pour contenir le déficit 2014 et celui des exercices suivants. Par ailleurs, il demande pourquoi le capital de TPG Vélo SA est aussi important.

M. Pavageau répond qu'il s'agit de l'indicateur mesurant l'offre de transport, qui est établi en calculant le nombre de places totales disponibles (assises et debout) multiplié par le nombre de km parcourus. Cet indicateur a augmenté par un double mécanisme : amélioration des prestations (par

exemple meilleures fréquences) et augmentation de la capacité de certaines lignes (par exemple allongement des convois de la ligne 12).

M^{me} Penel répond que le montant au budget pour TPG Vélo SA se monte à 600 000 F, mais que ce montant ne sera engagé que si le projet démarre. Il ne s'agit en rien du capital de TPG Vélo SA.

M^{me} Penel précise que le contrat de prestations prévoyait une diminution des réserves d'environ 4 millions pour l'ensemble de la période. M. Favre relève que des écarts se produisent souvent entre les budgets et les comptes et que le département suit de près la gestion financière de la régie. Les TPG effectuent constamment des gains de productivité. Contrairement aux deux derniers, le prochain contrat de prestations ne prévoit pas de hausse de la contribution cantonale. Les TPG prévoient des solutions, car il n'est effectivement pas acceptable de proposer des budgets déficitaires plusieurs années consécutives. Il n'est toutefois pas envisagé que l'Etat prenne en charge les pertes. Certains objectifs des TPG sont du reste contradictoires comme l'augmentation de l'offre et la rationalisation des dépenses.

Un commissaire (S) rappelle que la diminution de 11,3 millions de la contribution cantonale explique en partie la perte prévue par les TPG pour 2014. Il demande quelle est la conséquence de cette diminution au niveau de l'offre de transport.

M. Pavageau répond que le retard dans l'extension de la ligne de tram jusqu'à Bernex constitue un report d'offre. Des lignes de campagne n'ont également pas été mises en place, entre autres les lignes 37, U et P. Si des options ont été abandonnées, l'offre a également été augmentée là où cela n'était pas prévu, en particulier pour compenser les défauts du réseau à 3 lignes. Le report de l'achat de 14 trams s'explique d'ailleurs par le retard de l'extension de la ligne vers Bernex-Vailly.

Une commissaire (S) demande dans quelle mesure la non-réalisation de lignes prévues est décidée en concertation avec le département de l'aménagement, du logement et de l'énergie (DALE). Elle rappelle que l'offre des transports collectifs structure l'urbanisme et que les infrastructures doivent normalement précéder les constructions. Elle demande par ailleurs en quoi consistent les coupes demandées par le Conseil d'Etat dans les prestations des retraités des TPG, en particulier si les suppressions ne concerneront que les futurs retraités ou si elles concernent l'ensemble des retraités.

M^{me} Penel répond que tous les retraités sont concernés. Ces prestations consistent principalement en une participation aux primes d'assurance-maladie et en la subvention de l'abonnement TPG (offert aux anciens employés), qui fait l'objet d'une opération comptable (comptabilisé comme produit, puis reporté dans les charges). Ces prestations font l'objet d'une provision, réévaluée chaque année selon des calculs actuariels. Les mesures demandées par le Conseil d'Etat entraîneront également la dissolution de cette provision. M. Pavageau répond par ailleurs que le report de l'extension de la ligne de tram vers Bernex se produit concomitamment aux retards dans la construction du futur quartier. Il ajoute que les choix touchant aux transports collectifs se font en concertation avec le DALE.

Un commissaire (S), rappelant que la mise en place de bus articulés jusqu'à Gy augmente le nombre de place*km, se demande s'il s'agit de l'indicateur le plus pertinent. Il demande encore des précisions sur la politique de contrôle des TPG et indique être désagréablement surpris par le renforcement des contrôles, qu'il considère comme une chasse aux pauvres, ce que suggère également la baisse du taux de recouvrement.

M. Pavageau répond que les places*km ne calculent que l'offre, qui est ensuite mise en regard de l'indicateur de fréquentation, les voyages*km. Les places*km sont un indicateur standard de mesure de l'offre. En outre, le calcul ligne par ligne est présenté dans les rapports annuels de gestion d'Unireso. En outre, on ne peut mettre en rapport les coûts des contrôles et les recettes dégagées par ceux-ci. Pour mémoire, le contrat de prestations prévoit un niveau de contrôle. Le taux de fraude net est tout à fait acceptable par rapport à celui des autres villes de Suisse.

Un commissaire (UDC) demande si le budget 2014 prévoit le déficit de recettes qu'introduirait la mise en œuvre de l'initiative Avivo. Il demande également ce qu'il en est de la hausse des dépenses pour recharger les rails, en raison de l'usure causée par certains modèles de tram.

M. Favre répond qu'on ne peut présager du résultat de la votation de l'initiative Avivo, raison pour laquelle le budget 2014 ne prend pas en compte ce déficit de recettes. Les estimations actualisées semblent évaluer cette perte à environ 20 millions. Les charges d'entretien des rails et des lignes aériennes sont par ailleurs à la charge de l'Etat, qui est le propriétaire des infrastructures, même si les travaux sont réalisés par les TPG. Environ 6 millions par an sont prévus pour l'entretien des rails et des lignes aériennes. Enfin, le rechargement métallique des rails est tout à fait normal.

Un commissaire (PLR) rappelle que l'on a demandé aux TPG de choisir des véhicules à plancher bas, qui impliquent une usure plus importante des

rails, notamment pour les accès handicapés. Il attire l'attention des commissaires sur le fait que le nombre de passages des trams a été multiplié ces dernières années, conformément au souhait du Grand Conseil, ce qui fait vieillir plus rapidement les infrastructures. Il déclare en conséquence qu'il n'existe pas de problème de motrices. Il annonce également qu'il faudrait considérer les comptes Unireso au lieu des comptes TPG, en rappelant que les tarifs sont gérés au niveau d'Unireso. Il demande comment il se fait que l'offre stagne alors que les coûts augmentent. Il estime que cette stagnation est le reflet d'une vision peu ambitieuse et demande s'il s'agit là de la vision politique du Conseil d'Etat. Enfin, il aimerait savoir si la pénalité pour le report de l'achat de 14 trams est unique ou si elle se répétera les années suivantes et se demande s'il est normal que cette pénalité soit imputée aux TPG, alors que ce report s'explique surtout par le retard pris dans le dépôt En Chardon et par le report de la mise en service de la ligne vers Bernex, qui ne dépendent pas des TPG. Il demande par ailleurs pourquoi le coût kilométrique est plus important que ne le prévoyait le contrat de prestations, alors que tous les autobus en service sont d'un modèle qui était déjà utilisé lors de l'établissement du contrat de prestations. Il déplore que l'information aux usagers ne soit pas améliorée, avant de demander pourquoi les coûts induits par les futurs changements d'automates à billets n'apparaissent pas dans le budget 2014. Il demande en outre pourquoi le DETA ne favorise pas le rabattement des lignes de bus sur les lignes de tram, par exemple avec la ligne V sur la place des Nations ou les lignes K et L sur la ligne 14. A ce sujet, il s'oppose fermement au prolongement de ces lignes jusqu'au Stade de Genève, qui coûtera cher pour une prestation inattractive.

M. Favre indique que le budget a été approuvé par le conseil d'administration en septembre 2013, moment où plusieurs éléments évoqués par le commissaire étaient encore inconnus. Les TPG ne décident pas de l'offre proposée. C'est l'Etat, le prestataire de service, qui fixe des lignes directrices. A ce titre, il estime que le prolongement des lignes K et L répond à un réel besoin de la population, comme le prouvent les pétitions déposées en ce sens. L'ancien Conseil d'Etat a en outre pris plusieurs mesures dans le but d'améliorer l'information voyageur, tant aux arrêts que dans les véhicules. Par contre, la Ville de Genève refuse que des grands écrans avec des plans de taille acceptable soient installés aux interfaces de Cornavin, Bel-Air et Rive. Il est également prévu que des systèmes embarqués dans les bus indiquent les correspondances en temps réels. L'augmentation des coûts par véhicules, s'explique surtout par une hausse des coûts de sous-traitance.

Une commissaire (Ve), évoquant le report de produits entre les billets individuels et les abonnements, demande quel est le succès des billets « saut

de puce ». Elle demande également quel est l'impact de l'augmentation de l'offre sur l'augmentation des recettes. Elle demande encore quel a été l'effet du passage au réseau à 3 lignes : le surcroît d'offre a-t-il uniquement permis de répondre à la demande qui existait en 2011 ou cette augmentation de l'offre a-t-elle suscité une augmentation de la demande ? En outre, elle demande si les renoncements évoqués auront un effet sur la fréquentation. Elle exprime finalement son inquiétude concernant la stagnation de l'offre et de la contribution cantonale dans le prochain contrat de prestations.

M. Pavageau répond ne pas être en mesure de donner une évaluation précise du billet « saut de puce ». Le report évoqué concerne tous les types d'abonnement (hebdomadaire, mensuel, annuel), mais le plus gros transfert s'est produit vers l'abonnement mensuel. Concernant le développement de la fréquentation, ces dernières années, le rapport approchait la valeur de 1 : pour une unité d'offre supplémentaire, on constate une augmentation similaire de la fréquentation. Le ratio est désormais plus proche de 2 (il faut une augmentation de l'offre de 2 pour obtenir une augmentation de la fréquentation de 1), ce qui est comparable à toutes les grandes villes d'Europe. Du reste, la fréquentation cumulée des 3 lignes de trams actuelles est bien supérieure à celle du réseau à 7 lignes. Concernant une éventuelle baisse de fréquentation, elle est difficile à prévoir. Le réseau TPG a gagné 75 000 voyages par jour ces trois dernières années, ce qui est extraordinaire. Le rapport de gestion 2013 permettra d'avoir une meilleure vision de l'évolution du réseau depuis le changement de 2011.

Un commissaire (UDC) demande si les investissements consentis pour l'achat de nouveaux véhicules n'étaient pas trop importants ces dernières années. Rappelant que le matériel roulant est plus vieux à Bâle et Zurich qu'à Genève, il se demande s'il ne serait pas temps de faire une pause.

M. Pavageau répond que le plan directeur actuel prévoyait le remplacement des véhicules, afin d'améliorer les performances des TPG au niveau environnemental. Le remplacement des trams faisait partie de la stratégie d'augmentation de la part modale.

Un commissaire (S) évoquant la P 1729, acceptée à l'époque par le Grand Conseil et qui demandait, entre autres, que les horaires soient cadencés, demande pourquoi les lignes ne le sont pas davantage, ce qui faciliterait la vie des usagers.

M. Favre répond que les TPG ont fait d'énormes progrès à ce sujet, conformément au souhait de l'Etat, même si le cadencement induit toujours des coûts supplémentaires et que le manque de site propre le complique.

A l'unanimité, la commission se prononce pour l'audition des TPG.

Audition de M. Benjamin Vincent, directeur finances & gestion, TPG

M. Vincent annonce que le budget prévoit un déficit de 5,6 millions. Le développement réel de l'offre est inférieur au développement prévu par le Plan financier pluriannuel du contrat de prestations 2011-2014 (PFP). La répartition des différents types de produits – contributions monétaires, revenus des transports et produits divers – est assez stable depuis 2012. Les produits « Divers » sont eux principalement constitués des recettes du contrôle. La légère augmentation de la contribution cantonale s'explique par l'intégration de TPG Vélo dans la consolidation, ce qui n'était pas le cas lors des exercices précédents. Si les revenus Unireso sont moins importants que ne le prévoyait le PFP, c'est en grande partie parce que l'offre l'est aussi. La répartition des différents types de charges n'a du reste pas subi de fortes variations depuis 2012. Les charges financières augmenteront lorsque les investissements pour la construction du dépôt En Chardon seront engagés.

Dans le détail des produits, une progression assez importante des revenus des abonnements annuels et mensuels et une stagnation – voire une baisse – des ventes des cartes journalières et des billets individuels est à constater. Cette tendance est déjà visible dans les comptes 2013, qui sont en cours d'élaboration. Le budget 2014 affiche une plus grande ambition au niveau des revenus de transports TPG que ne l'envisageait le PFP. Il s'agit des transports hors-Unireso, comme les navettes mises en place pour le Salon de l'Auto. Au niveau des charges, les frais de personnel augmentent de 1,9 % par rapport au budget 2013, hausse qui s'explique par les mécanismes salariaux en vigueur (et non par la progression de l'offre, qui est pour ainsi dire nulle). Le budget 2014 prévoit 3,5 millions pour le plan de recapitalisation la caisse de prévoyance des TPG. La planification des révisions tiers-vie des trams Bombardier a été revue. Les frais de bâtiments et installations fixes sont stables si l'on ne considère pas les charges non monétaires (qui font l'objet d'un revenu de nature équivalente, ce qui implique que leur effet sur le résultat est nul). Les TPG subiront une pénalité due au report de l'achat de 13 trams, qui ne sont pas nécessaires en l'état du réseau de tram. Les pertes sur constat sont enfin en augmentation et ont été calculées sur la base de 45 % des amendes délivrées non retrouvées.

La masse de personnel est stable, le ratio coûts de personnel/charges monétaires d'exploitation est en baisse en raison de la forte augmentation du nombre d'employés au cours des années 2010, 2011 et 2012 et le coût moyen d'un plein-temps est stable depuis 2010.

Concernant les indicateurs financiers, le ratio de contribution cantonale du budget 2014 est largement en deçà de ce que prévoyait le PFP en raison à

la fois d'une baisse de la contribution cantonale et d'une hausse des produits de transport. Le taux de couverture globale, la part des ventes de titres de transport sur le total des charges, prévu par le budget 2014 est un peu meilleur que celui du PFP avec 47 % contre 46,5 %. Le ratio coûts/offre, c'est-à-dire le prix de la place par km, est prévu à 12 cts dans le budget 2014, contre 11,6 dans le PFP. Enfin, l'offre des TPG est stable en 2014 par rapport à 2013, alors que le PFP prévoyait une offre plus importante.

Pour ce qui est des investissements, M. Vincent indique que les montants engagés entre 2011 et 2014 sont inférieurs à ce qui était prévu, en raison du report d'achat de 13 trams et de la réduction de la commande de trolleybus de 7 unités.

Questions des commissaires

Un commissaire (UDC) demande si une hausse du prix des billets dégagerait plus de recettes et permettrait de diminuer la contribution cantonale. Il demande s'il existe une corrélation entre la fréquentation et la modernité du matériel roulant.

M. Vincent rappelle que deux facteurs influencent les revenus de transport : le prix du billet, mais aussi la fréquentation. La compétence de la fixation des tarifs appartient à Unireso, et non aux TPG. En ce sens, les TPG évaluent les recettes de transport en se basant sur les prévisions de fréquentation. Ils poursuivent l'objectif d'augmenter les recettes de transport par une hausse de la fréquentation. Par ailleurs, on ne peut établir une corrélation entre la fréquentation et la modernité du matériel roulant. Elle existe par contre entre la capacité des véhicules et la fréquentation.

Un commissaire (EAG) demande comment expliquer que les frais de personnel n'ont que peu augmenté, alors que le nombre de collaborateurs est stable.

M. Vincent confirme que le nombre de collaborateurs est stable. La rubrique frais de personnel comprend 3,5 millions pour la recapitalisation de la caisse de retraite. Le mécanisme salarial en vigueur aux TPG entraîne une hausse de 1,7 % entre 2013 et 2014, en raison des nombreux engagements des dernières années, car le mécanisme est plus important lors des cinq années suivant l'engagement. Pour illustrer le fait que de nombreuses personnes ont été engagées, l'ancienneté moyenne était de 17 ans avant la forte croissance du personnel mais est de 13 ans aujourd'hui.

Un commissaire (S) demande des précisions sur la pénalité due au report d'achat des trams.

M. Hochstrasser rappelle que les trams ont été commandés à un moment où l'on pensait que le prolongement jusqu'à Bernex serait réalisé en 2014, raison pour laquelle les trams prévus ne sont pas utiles pour le moment. L'erreur se situe au niveau d'un décalage entre le développement du réseau prévu et le développement effectif. M. Vincent rappelle que la commande initiale était de 33 trams, ce qui a permis d'obtenir un prix par véhicule intéressant (environ 5,5 millions). Le coût de la pénalité représente les coûts nécessaires au stockage et à la remise en place de la chaîne de montage. La pénalité s'élève à 1,5 million pour 2014. Pour mémoire, il est désormais prévu que les travaux de la ligne de Saint-Julien débutent en 2017. Néanmoins, on ne peut savoir si la ligne sera en service en 2019, en 2020 ou en 2021.

Une commissaire (Ve) demande quelles sont les projections des TPG sur une éventuelle adoption de l'IN 146 sur les revenus de transport.

M. Hochstrasser annonce que le département avait procédé à des estimations des conséquences de l'IN 146 lors de la première votation, notamment au niveau des baisses des produits. Les différentes mesures d'économies envisageables avaient également été étudiées.

Un commissaire (MCG) demande quel est le développement prévu des bus TOSA, véhicules électriques sans trolley.

M. Hochstrasser rappelle que le bus TOSA est un prototype et qu'une seule unité existe actuellement, qui circule parfois entre l'aéroport et Palexpo. La ligne 23 a été choisie pour mener le premier test grandeur nature, ce qui nécessitera une dizaine de véhicules. Les questions de potence et d'achat des bus restent ouvertes.

Un commissaire (MCG) demande si les TPG ont envisagé d'allonger le temps de validité du billet afin d'améliorer l'attractivité de l'entreprise. Il indique que cela permettrait de faire un aller-retour en ville avec un seul billet.

M. Vincent rappelle que seul Unireso, puis le Conseil d'Etat, sont compétents pour fixer les tarifs. M. Hochstrasser signale que cette mesure entraînerait une diminution des recettes de transport.

Un commissaire (UDC) demande si les salaires sont plus élevés aux TPG que dans les autres entreprises de transport public de Suisse. Il demande également quel est le montant du fonds de réserve.

M. Vincent répond que la base salariale est plus élevée à Genève, mais que le coût de la vie y est également plus élevé. Un salaire brut de conducteur varie entre 7 000 et 7 500 F aux TPG, mais ce salaire doit plutôt être comparé au salaire moyen du canton qu'au salaire pour un poste équivalent dans les

autres cantons. En outre, au 31 décembre 2012, la valeur du fonds était de 30 millions. Les montants ont été actualisés en 2007 lorsque les TPG sont devenus locataires de la parcelle du dépôt de la Jonction. Les TPG ont cédé la propriété de la parcelle à l'Etat, augmentant la valeur du fonds de réserve.

Un commissaire (S) demande s'il ne serait pas intéressant de rajouter quelques rames sur la ligne vers Confignon, qui est très fréquentée.

M. Hochstrasser rappelle qu'un tram doit être commandé environ quatre à cinq ans avant sa construction, à moins de commander un tram de série. M. Vincent signale que le report de commande des 13 trams a un impact positif sur les investissements et les amortissements, pour un total de 8,7 millions.

Une commissaire (Ve) demande quel est le rapport entre le salaire le plus bas et le plus élevé.

M. Vincent répond que le coefficient est de 6,2 aux TPG, toutes primes comprises.

Un commissaire (MCG) demande si les TPG ont toujours l'intention de prendre en charge la police de ces véhicules, mettant en place sa propre formation et son propre corps, au lieu de sous-traiter cette tâche à la police fédérale des transports.

M. Vincent répond que les TPG ont été contraints de sous-traiter cette tâche à la police fédérale. Les dépenses engagées pour la LOST se montent d'ailleurs à 2 millions dans le budget 2014.

Un commissaire (UDC) demande quelles charges il serait possible de diminuer.

M. Vincent annonce que les TPG couvrent les frais de la recapitalisation de leur caisse de pension (3,5 millions dans le budget 2014) par un gain d'efficacité, qui a pu être dégagé par le renoncement à plusieurs projets, sans péjorer l'offre de transport. La part des TPG représente un tiers de la somme dévolue à la recapitalisation, les deux autres tiers étant assumés respectivement par les employés actuels et les pensionnés.

Un commissaire (PLR) demande si le prix du billet par SMS comprend le coût éventuel du SMS, puis s'il est exact que le PFP fixe le maximum de part de contribution cantonale à 54 %. Il se souvient personnellement d'un chiffre de 50 %. Il évoque enfin le fait que du mobilier neuf non utilisé est stocké dans les sous-sols des locaux des TPG. Il indique que la rubrique bureautique et mobilier des investissements du PFP s'élevait à 1 million, alors que le budget ne prévoit pas d'investissements de ce type. Il demande des explications sur le matériel stocké et aimerait savoir si les deux phénomènes sont liés.

M. Vincent répond que le coût éventuel du SMS est assumé par l'utilisateur. Il confirme par ailleurs que le PFP mentionne l'objectif d'un ratio de contribution cantonale à 50 %, même si le PFP prévoit 54,1 % pour l'année 2014. Concernant le matériel stocké, des tables et des chaises sont actuellement dans les locaux TPG, dans l'attente de la mise en œuvre d'un plan de renouvellement du mobilier : changement de la moquette, rénovation des armoires et changement du mobilier. Ces dépenses apparaissent à la rubrique frais de fonctionnement, car les montants en jeux ne sont pas assez importants pour être considérés comme des investissements (montant unitaire minimal de 100 000 F). Enfin, l'écart entre les budgets des investissements et le PFP évoqué par le Président est compensé par des investissements plus importants que prévus à la rubrique installation, matériel informatique et télécommunication.

Un commissaire (MCG) demande des précisions sur les nouveaux véhicules d'intervention des TPG, des 4×4 de marque Volvo. Il se demande si des 4×4 sont nécessaires.

M. Vincent répond que les 4×4 Volvo sont les nouveaux véhicules d'intervention réseau et que cet achat a fait l'objet d'un AIMP, dans le respect de la procédure en vigueur.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 1029 par :

Pour : **14** (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

TPG – BUDGET 2014

PRESENTATION DE LA DIRECTION GENERALE DES
TRANSPORTS À LA COMMISSION DES
TRANSPORTS – 11 FÉVRIER 2014



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

11.02.2014

TPG – BUDGET 2014 - CONTEXTE

- > PDTC 2011 – 2014
- > DERNIÈRE ANNÉE DU CONTRAT DE PRESTATIONS 2011 – 2014
- > COMPTES CONSOLIDÉS
AVEC TPG PUBLICITÉ SA, TPG FRANCE SÀRL ET TPG VELO SA

TPG – BUDGET 2014

En kchf	Réel 31.12.2012	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
					Budget 2014 vs Réel 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Revenus des transports	144'329	149'684	154'230	156'222	8.2%	4.4%	1.3%
dont revenus de transport UNIRESO	127'236	132'056	139'035	138'281	8.7%	4.7%	-0.5%
Contribution de l'Etat de Genève	222'054	222'937	231'533	232'787	4.8%	4.4%	0.5%
dont contributions non monétaires	23'674	17'907	12'953	24'907	5.2%	39.1%	92.3%
Contribution de la Confédération	10'653	10'864	8'700	10'868	2.0%	0.0%	24.9%
Contribution des communes et des tiers	6'995	9'876	4'132	8'314	18.9%	-15.8%	101.2%
Produits d'exploitation divers	13'843	14'145	14'260	14'454	4.4%	2.2%	1.4%
Total Produits d'Exploitation	397'873	407'506	412'854	422'645	6.2%	3.7%	2.4%
Frais de personnel	221'690	228'763	233'016	233'089	5.1%	1.9%	0.0%
Frais de véhicules	33'025	34'860	30'561	35'504	7.5%	1.8%	16.2%
Frais de bâtiments et installations fixes	29'889	23'777	20'368	31'290	4.7%	31.6%	53.6%
dont charges non monétaires	23'674	17'907	12'953	24'907	5.2%	39.1%	92.3%
Sous-traitance de transport	37'559	41'763	41'306	42'450	13.0%	1.6%	2.8%
Charges d'exploitation diverses	20'849	22'151	19'865	25'494	22.3%	15.1%	28.3%
Dotations aux amortissements	38'335	43'327	48'798	42'002	9.6%	-3.1%	-13.9%
Pertes sur constats et débiteurs	2'977	2'510	1'500	3'173	6.6%	26.4%	111.5%
Total Charges d'Exploitation	384'325	397'151	395'415	413'001	7.5%	3.0%	4.4%
Résultat Exploitation	13'548	10'355	17'439	9'643	-28.8%	-6.9%	-44.7%
Produits financiers	2'504	992	500	635	-74.6%	-36.0%	27.0%
Charges financières	15'505	18'114	17'939	15'913	2.6%	-12.2%	-11.3%
Résultat financier	-13'001	-17'122	-17'439	-15'278	17.5%	-10.8%	-12.4%
Quote part des sociétés associées	95				-100.0%		
Résultat de l'Exercice	641	-6'767	0	-5'634	-979.0%	-16.7%	NA

Données consolidées. TPG vélos inclus dans le budget 2013 et le budget 2014


 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports

11.02.2014 Page 3

TPG – BUDGET 2014 HORS VLS

En kchf	Périmètres comparables					
	PFP 2014	Budget 2014 TPG + TPG Pub. Hors VLS	Impacts VLS dans TPG et TPG Pub	TPG Vélos SA	Éliminations *	Budget 2014 CONSO (TPG Vélos inclus)
Revenus de transports	154'230	156'222	0	0	0	156'222
dont revenus de transport UNIRESO	139'035	138'281	0	0	0	138'281
Contribution de l'Etat de Genève	231'533	232'187	0	600	0	232'787
dont contributions non monétaires	12'953	24'907	0	0	0	24'907
Contribution de la Confédération	8'700	10'868	0	0	0	10'868
Contribution des communes et des tiers	4'132	7'714	0	1'200	-600	8'314
Produits d'exploitation divers	14'260	14'454	107	0	-107	14'454
Total Produits d'Exploitation	412'854	421'445	107	1'800	-707	422'645
Frais de personnel	233'016	233'089	0	0	0	233'089
Frais de véhicules	30'561	34'597	0	913	0	35'504
Frais de bâtiments et installations fixes	20'368	31'290	0	0	0	31'290
dont charges non monétaires	12'953	24'907	0	0	0	24'907
Sous-traitance de transport	41'306	41'850	0	600	0	42'450
Charges d'exploitation diverses	19'865	25'244	600	357	-707	25'494
Dotations aux amortissements	48'798	42'002	0	0	0	42'002
Pertes sur constats et débiteurs	1'500	3'173	0	0	0	3'173
Total Charges d'Exploitation	395'415	411'238	600	1'870	-707	413'001
Résultat Exploitation	17'439	10'206	-493	-70	0	9'643
Produits financiers	500	635	0	0	0	635
Charges financières	17'939	15'958	0	55	0	15'913
Résultat financier	-17'439	-15'223	0	-55	0	-15'278
Quote part des sociétés associées						
Résultat de l'Exercice	0	-5'016	-493	-125	0	-5'634


 Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
 Direction générale des transports

11.02.2014 Page 4

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE L'ANNÉE 2014

> ETAPE DÉCEMBRE 2013 : + 2% D'OFFRE SUPPLÉMENTAIRE

- Exploitation sur une année pleine de la ligne 61
- Prolongement de la ligne 18 entre Bel-Air et Carouge à partir de juin 2014 et suppression de la ligne 27
- Maintien des renforts sur les lignes E et G après l'ouverture de la tranchée couverte de Vézenaz
- Optimisation du tracé de la ligne 57 entre Meyrin, Vernier et l'Aéroport et adaptation de la cadence de la ligne 28
- Prolongement des lignes K et L jusqu'au Stade de Genève

> PROGRESSION MOINDRE DE L'AUGMENTATION DE L'INDEMNITÉ ALLOUÉE AUX TPG EN 2014 (+ 2,6 MIOS)

- Révision des cibles de croissance de l'offre en places*km :
 - ⇒ 2014 par rapport à 2013 : +2%
 - ⇒ sur les quatre années du contrat par rapport à l'année de référence 2010 : + 31.6% au lieu de + 34.9%



COMPARATIF DU BUDGET 2014 VERSUS PFP 2014

> ÉLÉMENTS FINANCIERS NON PRÉVUS AU CONTRAT DE PRESTATIONS

- Progression moindre de l'augmentation de la subvention depuis 2012 : CHF - 11,3 mios
- Application de la loi fédérale sur les organes de sécurité des ETP (LOST) : CHF + 2 mios
- Taux des allocations familiales de 1,4 % à 2 % : CHF + 0,6 mio
- TPG Vélo SA : CHF + 0,6 mio
- Plan d'assainissement de la Caisse de pension dès 2014 : CHF + 3,5 mios à la charge des TPG à compenser par des gains d'efficience (non prise en charge par l'Etat à travers une augmentation de la subvention)



COMPARATIF DES PRODUITS 2014 VERSUS PFP 2014

> HYPOTHÈSES PRISES PAR LES TPG

> PRODUITS D'EXPLOITATION

- Sans changement de tarification
- Revenus des titres de transport supérieurs de 1,3 % + 2 mios
- ⇒ Dont les revenus Unireso à – 0,5 % - 0,8
(non atteinte complète de l'offre prévue)
- ⇒ Compensé par les revenus du transport non communautaire + 2,7
- Produit des contrôles-voyageurs conforme aux attentes

> CONTRIBUTIONS CANTONALES

- Progression moindre subvention monétaire de base - 11,3
- Hausse de la subvention non monétaire liée à l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, compensée par des charges non monétaires de même montant, impact comptable net nul + 11,9
- Supplément de subvention, frais financiers En Chardon + 0,2
- Report de la subvention SNCF pour l'offre de substitution (61) + 0,8



COMPARATIF DES PRODUITS 2014 VERSUS PFP 2014

> CONTRIBUTIONS FÉDÉRALES

- En hausse de 25 % avec l'intégration au TRV des lignes de tram 14, 18 et de bus 61 + 1,4 mios
- Rétrocessions des droits sur les carburants + 0,8

> CONTRIBUTIONS DES COMMUNES ET TIERS

- + 87 % par de l'offre supplémentaire hors CP (GLCT, 32, G, K, Z, Noctambus) + 3,6

> PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS

- Proches du plan financier (compensation de postes)
- ⇒ Dont Produits de la publicité + 1,2



COMPARATIF DES CHARGES 2014 VERSUS PFP 2014

> FRAIS DE PERSONNEL

- Conformes au PFP en cumulé CHF (avec – 30 postes ETP)
- ⇒ - 1,9 % des rémunérations (non atteinte complète de l'offre prévue) - 3,6 mios
- ⇒ Début de l'assainissement de la Caisse de pension + 3,5

> FRAIS DE VÉHICULES

- Hausse coût du carburant, révisions des trams plus rapprochée, et coût kilométrique des autobus supérieur + 4

> SOUS-TRAITANCE

- + 1,3 % coût/km accru sur les nouveaux appels d'offre + 0,5
- Taux de sous-traitance maximum légaux respectés (< 10% et < 4%)

> CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES

- Application de la LOST et indemnités de retard + 5,4



COMPARATIF DES CHARGES 2014 VERSUS PFP 2014

> PERTES SUR CONSTATS

- Taux de recouvrement réel plus bas, récidive accrue + 1,7 mio

> EFFETS DU REPORT D'INVESTISSEMENT

- Amortissements réduits (- 13,9 %) - 6,8
- Charges financières réduites - 2,2

> MARGE D'EXPLOITATION MONÉTAIRE RÉDUITE

- Les produits monétaires diminuent de 0,8 %
- Les charges monétaires augmentent de 1 %
- La marge est inférieure de CHF 7,2 mios par rapport au plan financier
- L'amélioration du résultat financier de CHF 2,2 mios ne compense que partiellement cette marge d'exploitation

> PERTE NETTE BUDGETÉE 2014 : - CHF 5'634'000.-

- A déduire des fonds de réserves



INDICATEURS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS

> RATIO DE CONTRIBUTIONS CANTONALES

- Prévu à 51,6 %, amélioré versus PFP

> TAUX DE COUVERTURE GLOBALE

- Prévu à 47 %, atteint versus PFP

> RAPPORT COÛTS / OFFRE

- Prévu à CHF 0,120, dans la fourchette admise

> BUDGET D'INVESTISSEMENTS

- Investissements cumulés prévus à CHF 314,9 mios vs CHF 392,7 mios au PFP, soit – CHF 77,8 mios d'écart
- Option de 14 trams pas activée, 33 trolleys au lieu de 40, réduction du prix unitaire d'autobus, mais plus d'équipements embarqués et de système d'information et de télécommunications



BUDGET 2014 APPROUVÉ PAR LE CE AVEC RÉSERVE



ANNEXE 2

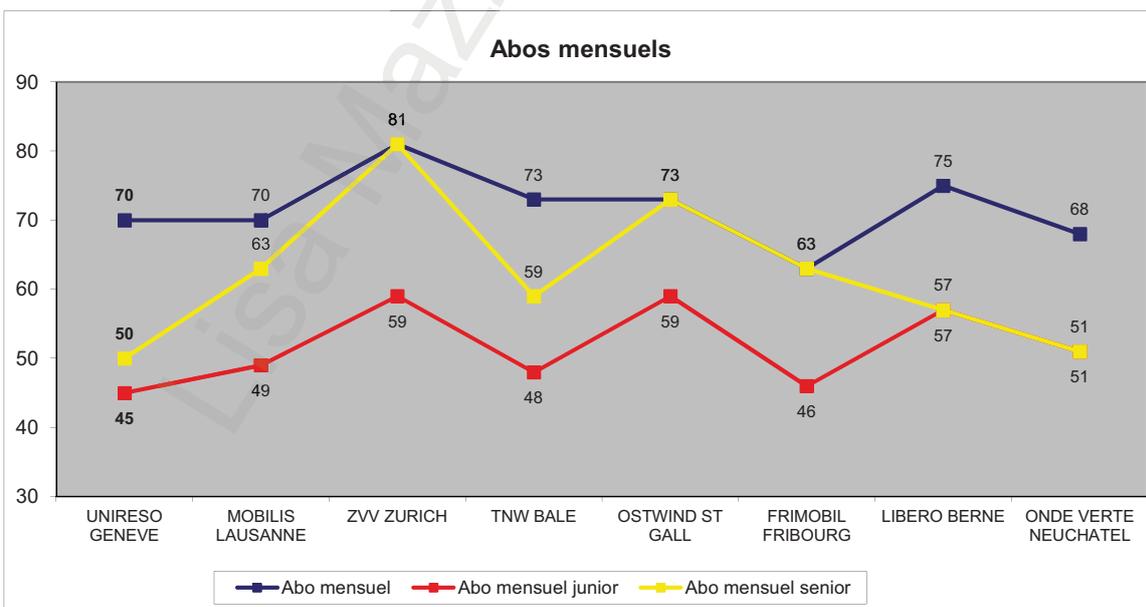
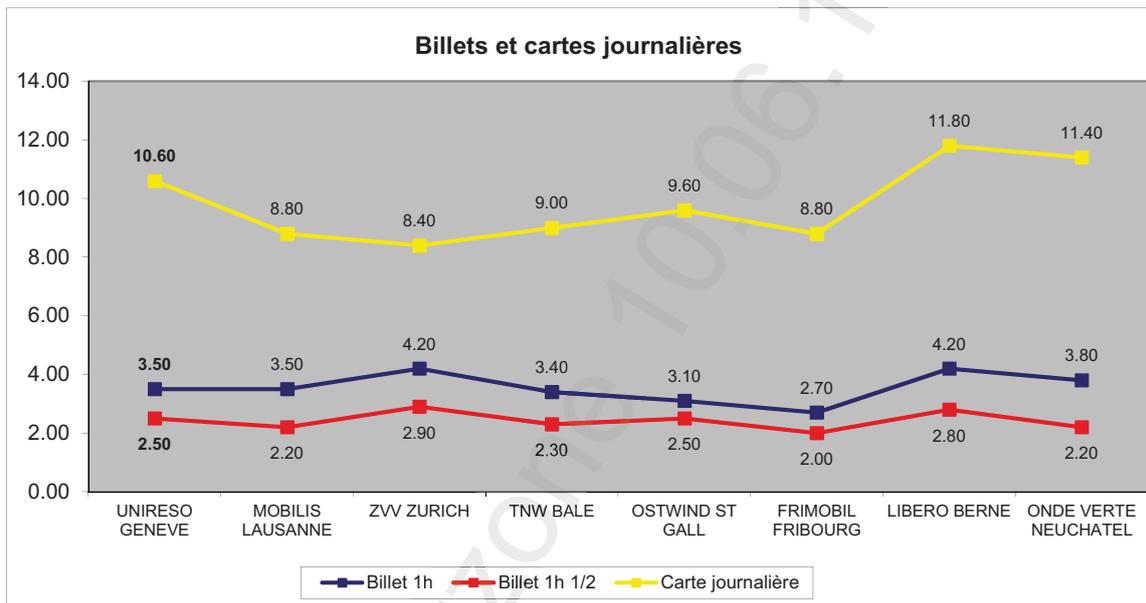
Prix des titres de transport dans les communautés tarifaires suisses

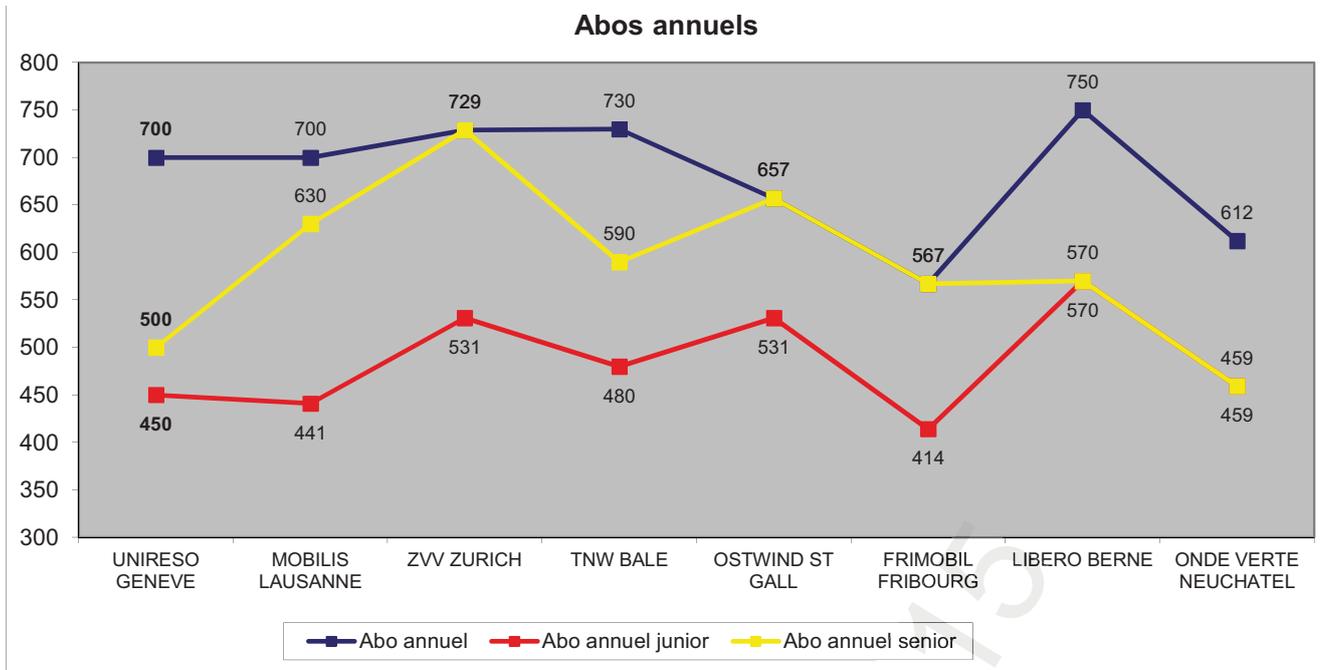
tarif au 9.12.2012

	UNIRESO GENEVE	MOBILIS LAUSANNE	ZVV ZURICH	TNW BALE	OSTWIND ST GALL	FRIMOBIL FRIBOURG	LIBERO BERNE	ONDE VERTE NEUCHATEL
Billet 1h	3.50	3.50	4.20	3.40	3.10	2.70	4.20	3.80
Billet 1h 1/2	2.50	2.20	2.90	2.30	2.50	2.00	2.80	2.20
Carte journalière	10.60	8.80	8.40	9.00	9.60	8.80	11.80	11.40
Abo mensuel	70	70	81	73	73	63	75	68
Abo mensuel junior	45	49	59	48	59	46	57	51
Abo mensuel senior	50	63	81	59	73	63	57	51
Abo annuel	700	700	729	730	657	567	750	612
Abo annuel junior	450	441	531	480	531	414	570	459
Abo annuel senior	500	630	729	590	657	567	570	459

(1-2 zones)

(zone 210)





Lisa Mazzone 10.06.15



BUDGET 2014

APPROUVE PAR LE CA DES TPG

LE 23 SEPTEMBRE 2013



COMPTE DE RESULTAT - BUDGET 2014

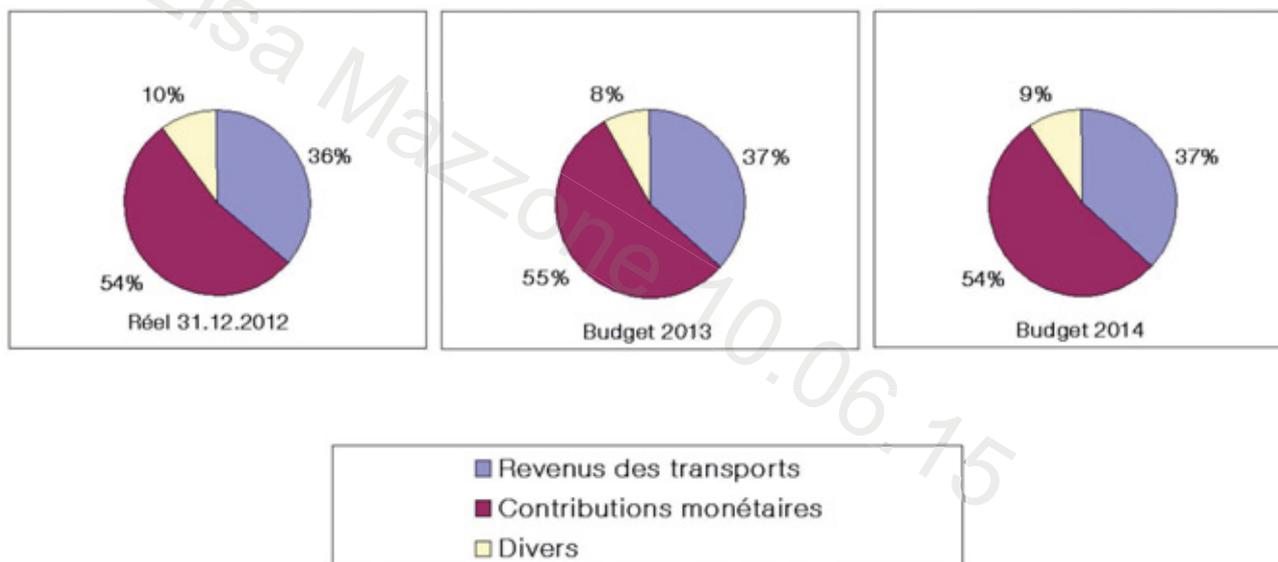
En kCHF	Réal 31.12.2012	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
					Budget 2014 vs Réal 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Revenus des transports	144329	149684	154230	156222	8.2%	4.4%	1.3%
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	127236	132056	139035	138281	8.7%	4.7%	-0.5%
Contribution de l'Etat de Genève	222054	222937	231533	232787	4.8%	4.4%	0.5%
<i>dont contributions non monétaires</i>	23674	17907	12953	24907	5.2%	39.1%	92.3%
Contribution de la Confédération	10653	10864	8700	10868	2.0%	0.0%	24.9%
Contribution des communes et des tiers	6995	9876	4132	8314	18.9%	-15.8%	101.2%
Produits d'exploitation divers	13843	14145	14260	14454	4.4%	2.2%	1.4%
Total Produits d'Exploitation	397873	407506	412854	422645	6.2%	3.7%	2.4%
Frais de personnel	221690	228763	239016	233089	5.1%	1.9%	0.0%
Frais de véhicules	33025	34860	30561	35504	7.5%	1.8%	16.2%
Frais de bâtiments et installations fixes	29889	23777	20368	31290	4.7%	31.6%	53.6%
<i>dont charges non monétaires</i>	23674	17907	12953	24907	5.2%	39.1%	92.3%
Sous-traitance de transport	37559	41763	41306	42450	13.0%	1.6%	2.8%
Charges d'exploitation diverses	20849	22151	19865	25494	22.3%	15.1%	28.3%
Dotations aux amortissements	38335	43327	48798	42002	9.6%	-3.1%	-13.9%
Pertes sur constats et débiteurs	2977	2510	1500	3173	6.6%	26.4%	111.5%
Total Charges d'Exploitation	384325	397151	395415	413001	7.5%	4.0%	4.4%
Résultat Exploitation	13548	10355	17439	9643	-28.8%	-6.9%	-44.7%
Produits financiers	2504	992	500	635	-74.6%	-36.0%	27.0%
Charges financières	15505	18114	17939	15913	2.6%	-12.2%	-11.3%
Résultat financier	-13001	-17122	-17439	-15278	17.5%	-10.8%	-12.4%
Quote part des sociétés associées	95				-100.0%		
Résultat de l'Exercice	641	-6767	0	-5634	-979.0%	-16.7%	NA

Données consolidées. TPG vélos inclus dans le budget 2013 et le budget 2014

COMPTE DE RESULTAT – Comparaison avec PFP et impacts VLS

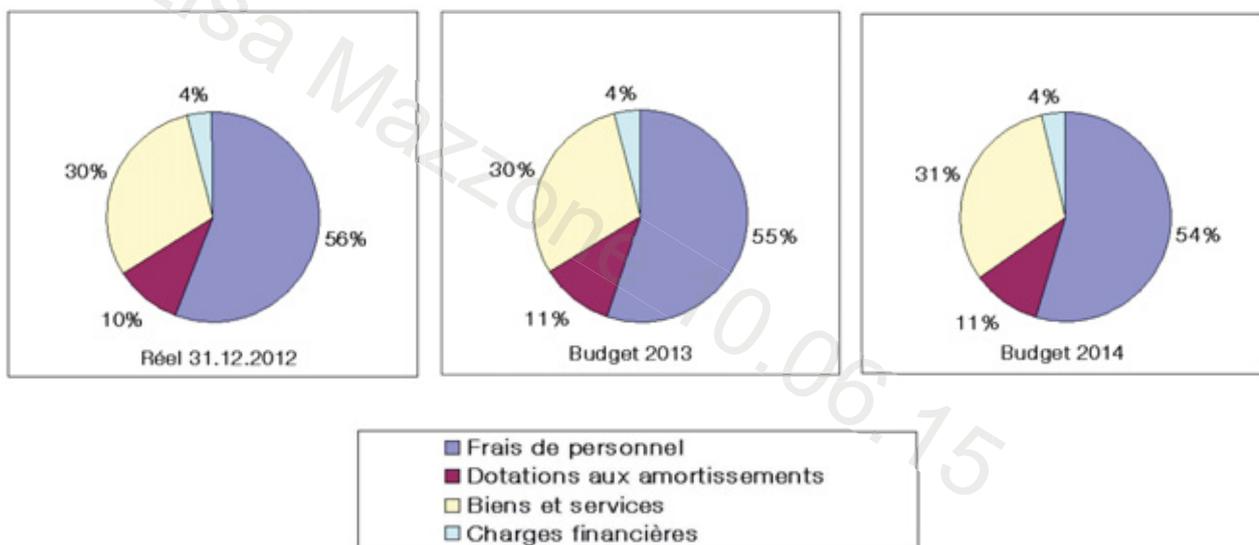
En kCHF	Périmètres comparables					Budget 2014 CONSO (TPG Vélos inclus)
	PFP 2014	Budget 2014 TPG + TPG Pub. Hors VLS.	Impacts VLS dans TPG et TPG Pub	TPG Vélos SA	Eliminations *	
Revenus de transports	154230	156222	0	0	0	156222
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	139035	138281	0	0	0	138281
Contribution de l'Etat de Genève	231533	232187	0	600	0	232787
<i>dont contributions non monétaires</i>	12953	24907	0	0	0	24907
Contribution de la Confédération	8700	10868	0	0	0	10868
Contribution des communes et des tiers	4132	7714	0	1200	-600	8314
Produits d'exploitation divers	14260	14454	107	0	-107	14454
Total Produits d'Exploitation	412854	421445	107	1800	-707	422645
Frais de personnel	233016	233089	0	0	0	233089
Frais de véhicules	30561	34591	0	913	0	35504
Frais de bâtiments et installations fixes	20368	31290	0	0	0	31290
<i>dont charges non monétaires</i>	12953	24907	0	0	0	24907
Sous-traitance de transport	41306	41850	0	600	0	42450
Charges d'exploitation diverses	19865	25244	600	357	-707	25494
Dotations aux amortissements	48798	42002	0	0	0	42002
Pertes sur constats et débiteurs	1500	3173	0	0	0	3173
Total Charges d'Exploitation	395415	411238	600	1870	-707	413001
Résultat Exploitation	17439	10206	-493	-70	0	9643
Produits financiers	500	635	0	0	0	635
Charges financières	17939	15958	0	55	0	15913
Résultat financier	-17439	-15223	0	-55	0	-15278
Quote part des sociétés associées						
Résultat de l'Exercice	0	-5016	-493	-125	0	-5634

REPARTITION DES PRODUITS EN %



Données consolidées, y compris VLS.
Divers: y compris contributions tacites.

REPARTITION DES CHARGES EN %



Données consolidées, y compris VLS.
Biens et services: y compris charges tacites.

DETAIL DES PRODUITS

PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2010 - 2014

En kCHF	Réal 31.12.2010	Réal 31.12.2011	Réal 31.12.2012	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
							Budget 2014 vs Réal 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Billets	44174	44726	43891	47105	47863	47603	8.5%	1.1%	-0.5%
dont cartes journalières	9281	9872	9308	9975	10151	10096	8.5%	1.2%	-0.5%
Abonnements annuels	34574	38201	42039	41153	45925	45676	8.7%	11.0%	-0.5%
Abonnements mensuels	31844	32757	36803	36952	40207	39989	8.7%	8.2%	-0.5%
Abonnements hebdomadaires	162	179	284	463	310	308	8.4%	-33.5%	-0.5%
Autres titres de transport	10352	11077	11479	12497	12629	12561	9.4%	0.5%	-0.5%
Rabais et Bonus	-7359	-7503	-7260	-6114	-7898	-7855	8.2%	28.5%	-0.5%
Total revenus de Transports Unireso	113747	119437	127236	132056	139035	138281	8.7%	4.7%	-0.5%
Revenus de Transports TPG	8698	9342	9949	10204	8195	10926	9.8%	7.1%	33.3%
Autres produits du transport (CTT, ...)	5454	6454	7144	7424	7000	7015	-1.8%	-5.5%	0.2%
Total Revenus de Transports	127899	135232	144329	149684	154230	156222	8.2%	4.4%	1.3%

Revenus Comptabilisés - HT
586 kCHF inclus dans le budget 2013 pour VLS

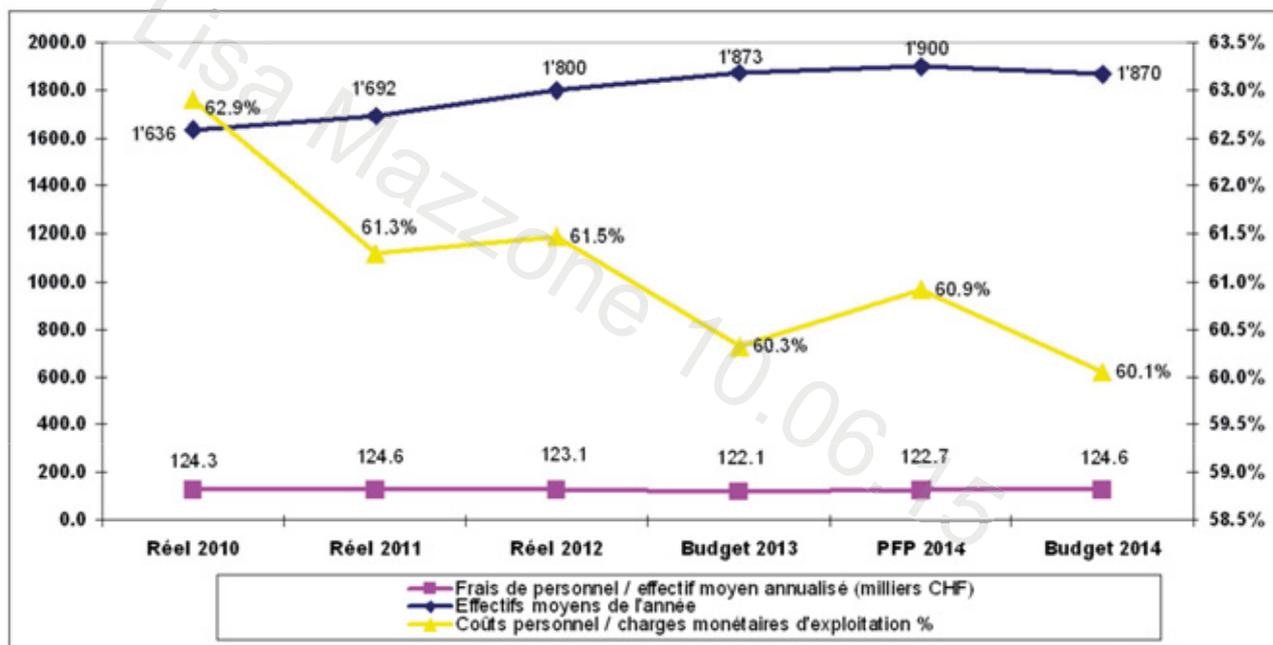
DETAIL DES CHARGES

DETAIL DES CHARGES D'EXPLOITATION

En kCHF	Réel	Réel	Réel	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012				Budget 2014 vs Réel 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Frais de Personnel	203'320	205'753	221'690	228'763	233'016	233'089	5.1%	1.9%	0.0%
Frais de Véhicules	30'251	31'287	33'025	34'860	30'561	35'504	7.5%	1.8%	16.2%
Frais de Bâtiments & Installations Fixes (dont charges non monétaires)	22'195	23'063	29'889	23'777	20'368	31'290	4.7%	31.6%	53.6%
Sous-traitance de Transport	32'183	33'702	37'559	41'763	41'306	42'450	13.0%	1.6%	2.8%
Sous-traitance de transport	22'288	23'899	27'524	29'913	31'064	29'850	8.5%	-0.2%	-3.9%
Sous-traitance GLCT	9'895	9'803	10'036	11'850	10'242	12'600	25.6%	6.3%	23.0%
Charges d'Exploitation Diverses	18'494	20'225	20'849	22'151	19'865	25'494	22.3%	15.1%	28.3%
Assurances & Franchises	1'936	2'135	1'962	2'110	2'220	2'266	15.5%	7.4%	2.1%
Etudes & Mandats	1'517	1'538	1'358	1'725	1'900	2'090	53.9%	21.2%	10.0%
Commissions et Frais de Ventes	3'939	4'121	3'275	4'255	4'650	5'282	61.3%	24.1%	13.6%
Communication & Marketing	2'937	3'017	3'687	3'996	3'650	3'023	-18.0%	-24.3%	-17.2%
Entretien, maintenance, locations	2'491	3'299	3'774	3'963	2'792	4'369	15.8%	10.2%	56.5%
Frais Administratifs	2'330	3'115	3'132	3'415	2'830	3'782	20.7%	10.7%	33.6%
Cotisations impôts et taxes	1'085	432	3'450	471	460	335	-90.3%	-28.8%	-27.1%
Autres Charges	2'259	2'567	211	2'217	1'363	4'347	1960.0%	96.1%	218.9%
Dotations aux amortissements	32'357	33'628	38'335	43'327	48'798	42'002	9.6%	-3.1%	-13.9%
Pertes sur constats et débiteurs	1'313	4'062	2'977	2'510	1'500	3'173	6.6%	26.4%	111.5%
Total charges d'exploitation	340'114	351'720	384'325	397'151	395'415	413'001	7.5%	4.0%	4.4%

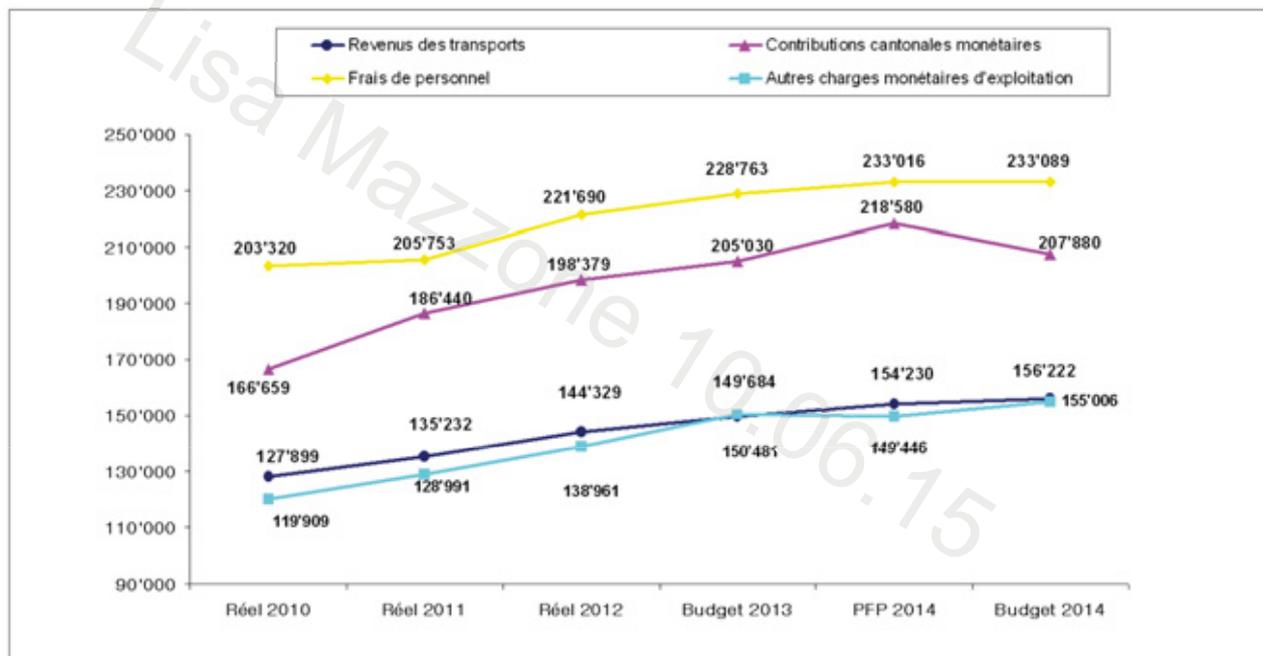
Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2010 - 2014



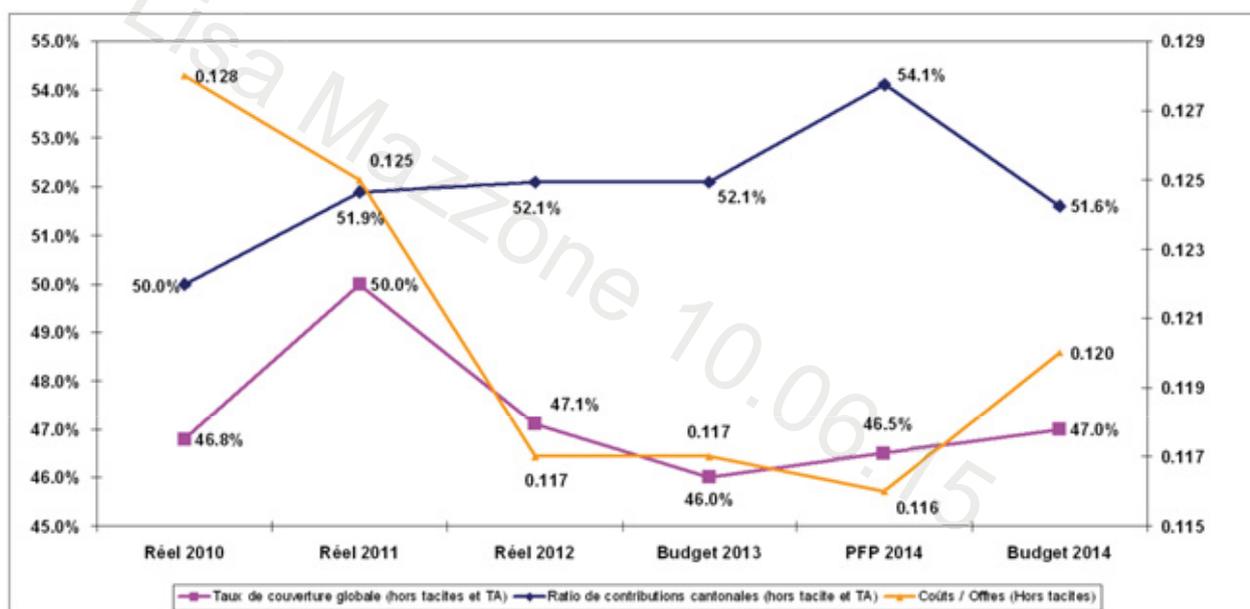
Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2010 - 2014



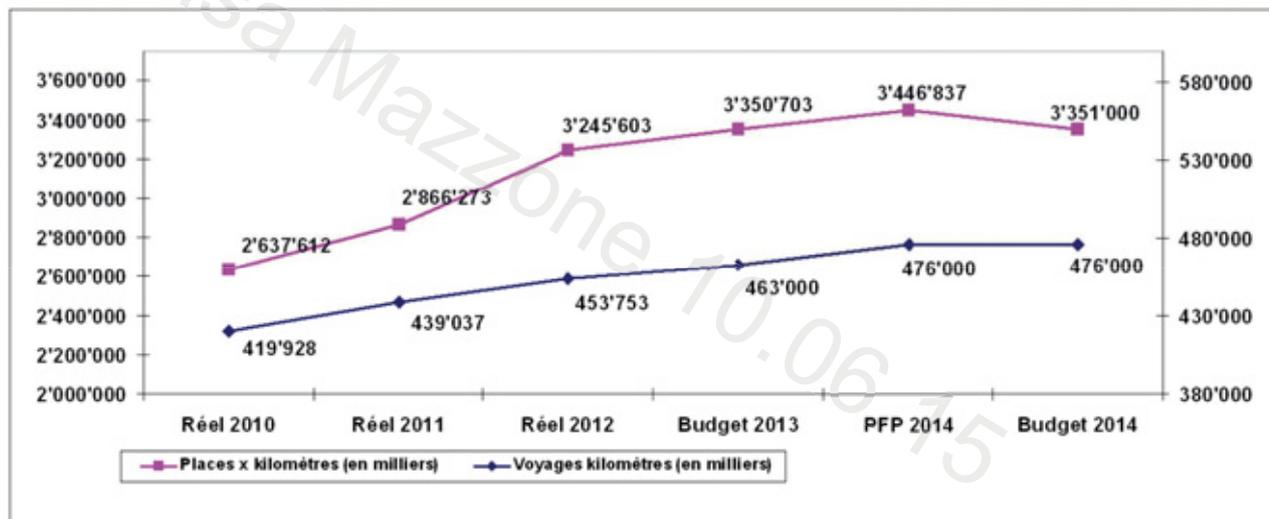
Hors subventions/coûts tacites. Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



Données consolidées. Budget 2013 et Budget 2014 hors VLS.

EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2010 -2014



Places kilomètres totales, y compris France

SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF

Catégorie IPSAS	PFP 2011-2014 CP TPG	CP TPG-Vélo	Budget 2011-2014	Ecart PFP
Bâtiments	25'367'800		31'748'424	6'380'624
Installations Fixes	15'860'000	11'020'000	24'244'951	8'384'951
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	41'227'800	11'020'000	55'993'375	14'765'575
Bureautique & Mobilier	1'000'000		0	-1'000'000
Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	6'926'125		8'587'468	1'661'343
Outillages, Machines & Installations Aut	2'800'000		3'397'390	597'390
Equipements, Machines & Autres Immobilis	10'726'125		11'984'858	1'258'733
Autobus	50'860'000		43'327'416	-7'532'584
Tramways	217'536'000		138'649'022	-78'886'978
Trolleybus	50'000'000		33'000'000	-17'000'000
Equipements Embarqués	5'200'006		9'773'054	4'573'048
Véhicules de Service	1'100'000		2'339'737	1'239'737
Véhicules & leurs équipements	324'696'006		227'089'229	-97'606'777
Systèmes d'Informations & Télécommunicat	16'093'030	500'000	19'840'717	3'747'687
Immobilisations Incorporelles	16'093'030	500'000	19'840'717	3'747'687
Investissements PFP par Catégories	392'742'961	11'520'000	314'908'179	-77'834'782

Détail de la consolidation Budget 2014

En.kCHF	Budget brut 2014 des entités(*)			Impact des inter-compagnies		Budget 2014
	TPG (Suisse)	TPG Publicité SA	TPG Vélos	Débit	Crédit	TPG Consolidé
REVENUS DE TRANSPORTS	156222	0	0	0	0	156222
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	232187	0	600	0	0	232787
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	10868	0	0	0	0	10868
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET TIERS	7714	0	1200	600	0	8314
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	10483	8900	0	4929	0	14454
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	417474	8900	1800	5529	0	422645
FRAIS DE PERSONNEL	231444	1645	0	0	0	233089
FRAIS DE VEHICULES	34586	6	913	0	0	35504
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	31280	50	0	0	40	31290
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	41850	0	600	0	0	42450
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES	23698	6928	357	0	5489	25494
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	41800	202	0	0	0	42002
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	3143	30	0	0	0	3173
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	407800	8860	1870	0	5529	413001
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION	9674	40	-70	5529	-5529	9643
RESULTAT FINANCIER	-15231	8	-55	0	0	-15278
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-5557	48	-125	5529	-5529	-5634

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