

Date de dépôt : 29 avril 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2013 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Rapport de M. Antoine Barde

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports du Grand Conseil s'est réunie pour examiner le présent rapport lors d'une séance ordinaire de la commission, à savoir le 4 juin 2013, sous la présidence de M Daniel Zaugg.

Assistent également aux discussions :

- M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME ;
- M. Matthieu Baradel, ingénieur à la direction de la planification générale, DGM ;
- M^{me} Sylvie Penel, économiste à la direction des transports collectifs, DGM.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel, que le rapporteur remercie chaleureusement.

I. Présentation du budget 2013 et audition de MM. Roland Bonzon, directeur général, Benjamin Vincent, directeur finances & gestion, et Eric Forestier, directeur ventes marketing et promotion, TPG

M. Bonzon remercie la commission de les recevoir. Il signale que le budget 2014 est en cours d'élaboration.

M. Vincent rappelle que 2013 est la troisième année du contrat de prestations 2011-2014. De façon générale, il indique que les deux éléments les plus intéressants à comparer sont le budget 2013 (voir annexe) et le plan

financier pluriannuel (PFP) 2013, comparaison que l'on retrouve dans la colonne de droite des tableaux traitant du budget de fonctionnement. M. Vincent annonce que le budget 2013 prévoit un déficit de 6,8 millions par rapport au PFP. Il signale que ce résultat intègre des éléments non prévus au PFP :

- baisse de la subvention cantonale (4,1 millions) ;
- lancement de TPG Vélo ;
- prise en compte de la LOST.

Il indique que les TPG ont également calculé l'impact de TPG Vélo sur le budget (page 3), par exemple le budget 2013 sans TPG Vélo, dont le lancement prévu pour 2013 n'est pas assuré.

M. Vincent annonce que les camemberts des pages 4 et 5 comparent la répartition des produits et des charges entre les comptes réels 2011, le budget 2012 et le budget 2013. Concernant la page 4, il indique que la contribution monétaire augmente légèrement entre les budgets 2012 et 2013, tout en restant inférieure à ce qui était prévu initialement. Concernant la page 5, M. Vincent signale que la baisse de la part des frais de personnel s'explique par un nombre d'engagements très élevé (le personnel en début de carrière est moins bien rémunéré qu'en fin de carrière). Il indique que l'augmentation de la part des dotations aux amortissements est la conséquence des importants investissements engagés par l'entreprise ces dernières années, particulièrement dans le matériel roulant. Il signale encore que la baisse des charges financières provient de taux d'intérêt plus bas que ce qui avait été prévu.

M. Vincent détaille la page 7, qui présente l'évolution des produits de transports entre 2009 et 2013. Il attire l'attention des commissaires sur le fait que l'évolution est légèrement en deçà de ce que prévoyait le PFP, en raison d'une augmentation moins forte des ventes des abonnements et des billets. Il indique que les revenus de transports TPG – les transports mis en place par TPG pour des manifestations telles que le Salon de l'auto – et les autres produits de transports – les revenus des contrôles – sont eux clairement plus élevés que prévu.

M. Vincent indique que l'augmentation des effectifs des TPG, conséquence du développement de l'offre, entraîne une hausse des frais de personnel, que l'on retrouve en page 9 (« Détail des charges d'exploitation »). Au sujet des frais de véhicules et de l'augmentation de plus de 3 millions entre le réel 2011 et le budget 2013, M. Vincent attire l'attention des commissaires sur trois éléments :

- l'écart (positif) concernant les frais de carburant inscrits au PFP, dû à une sous-évaluation du prix des carburants ;
- les révisions mi-vie des trams, dont la charge est inscrite lors de l'année de la révision (2013 pour une partie des Bombardiers) ;
- l'effet du contrat de maintenance pour les autobus, qui permet de lisser les coûts de maintenance, mais qui a pour conséquence que les coûts sont plus importants l'année de l'acquisition du matériel roulant.

M. Vincent annonce ensuite que l'écart entre le budget 2013 et le PFP 2013 au niveau des frais de bâtiments et installations fixes s'explique en grande partie par l'augmentation de la location des voies de tram, qui sont propriété de l'Etat, phénomène dont l'impact est nul, car il est compensé par une contribution tacite du même montant. Il indique que la sous-traitance de transport connaît également une forte évolution, en raison de la mise en service de lignes non prévues dans le plan financier ou du renforcement de la cadence de nombreuses lignes. M. Vincent signale que l'augmentation des charges d'exploitation diverses est due à la mise en place de la LOST et à la croissance des frais informatiques et de télécommunication. Il montre ensuite aux commissaires l'importante évolution de la dotation aux amortissements, déjà mentionnée. Finalement, il signale que les pertes sur constats sont élevées au regard du PFP, mais rappelle que le chiffre prend en compte le taux réel de non-recouvrement des constats.

M. Vincent analyse la page 10, qui présente trois indices concernant l'évolution des frais de personnel entre 2009 et 2013. Il indique que l'on y retrouve la forte progression du personnel des dernières années, tout comme la baisse des frais de personnel par effectif moyen annualisé, conséquence des nombreux engagements et des salaires moins élevés en début de carrière. Il signale que la page 11 présente l'évolution des produits et des charges en masse entre 2009 et 2013.

M. Vincent rappelle les trois indicateurs financiers du contrat de prestation des TPG, dont l'évolution est représentée dans un graphique reproduit en page 12 :

- le taux de couverture globale ;
- le ratio de contribution cantonale ;
- le rapport coûts/offres.

Il signale que le taux de couverture global inscrit au budget 2013 est légèrement inférieur à la cible du PFP, principalement en raison de la présentation du budget en comptes consolidés. M. Vincent, rappelant que la contribution cantonale est en baisse, attire l'attention des commissaires sur la

baisse du ratio de contribution cantonale. Il indique enfin que le dernier ratio présenté en page 12, le rapport coûts/offres, qui correspond au prix à la place par km, est en baisse constante depuis 2010. M. Vincent ajoute que les données disponibles pour 2013 montrent que les cibles devraient être atteintes si la tendance se poursuit. Il annonce que la page 13 montre la forte évolution des places et voyages par km entre 2009 et 2013.

M. Vincent aborde le thème du suivi des investissements (page 14). Il indique que globalement les investissements de la période 2011-2014 sont en adéquation avec le PFP, malgré un écart de 7 millions, dû au fait que le PFP ne comprenait pas les investissements nécessaires au développement de TPG Vélo, qui sont évalués à plus de 11 millions. M. Vincent signale encore que l'écart entre les investissements engagés entre 2011 et 2013 et ce qui était inscrit au PFP (90 millions) provient d'un retard dans la mise en service des trolleybus et des tramways (la livraison des 13 derniers trams Stadler a été retardée). Finalement, il indique que la dernière page du document présente le détail de la consolidation du budget 2013.

Une commissaire (S) demande des précisions concernant le calcul du deuxième taux de sous-traitance, qui, selon la loi, doit être inférieur à 4 %. Elle demande également des précisions concernant le taux de sous-traitance pour le GLCT, qui est de 15,7 %. Elle remercie par ailleurs les TPG pour la précision et la concision de toutes leurs présentations devant la commission. Elle demande finalement quelle est l'évolution des engagements de demandeurs d'emploi à travers l'OCE.

M. Bonzon répond que les statuts des TPG obligent l'entreprise à publier toutes les offres d'emploi pour les postes vacants, mais affirme que l'entreprise s'adresse en priorité à l'OCE. Il déclare que la majorité des engagements sont des personnes en provenance de l'OCE, où une personne s'occupe de toutes les relations avec les TPG.

M. Vincent confirme qu'il existe deux taux de sous-traitance, conformément aux dispositions légales :

- le premier est le taux de sous-traitance total, qui ne doit pas dépasser 10 % ;
- le second concerne uniquement la sous-traitance hors lignes transfrontalières et provisoires, qui ne doit pas dépasser 4 %.

Il annonce que le budget 2013 prévoit pour les deux taux des valeurs inférieures aux valeurs limites légales. Il précise également que la sous-traitance GLCT ne fait pas partie de ces calculs, raison pour laquelle ce chiffre est identifié par une ligne propre.

Un commissaire (MCG) demande pourquoi la ligne N n'apparaît pas dans le budget 2013.

M. Favre rappelle que cette ligne gérée par le GLCT est à 100 % française, raison pour laquelle elle n'apparaît pas dans le document étudié par les commissaires.

Ce même commissaire demande des précisions concernant TPG Vélo. Il demande pourquoi cette filiale apparaît au budget, alors que le projet est toujours en cours d'examen au Grand Conseil.

M. Vincent répond que la composante vélo apparaît au budget, car il était prévu que cette activité commence en 2013. Il ajoute que le budget 2013 montre l'effet qu'aurait la réalisation de l'offre TPG Vélo, mais qu'aucune dépense n'a pour l'instant été engagée.

Le Président demande d'abord comment ont été budgétés les lignes 27 et 61, lignes hors contrat de prestations. Il demande ensuite comment s'explique la baisse du coût par km. Il demande enfin combien coûte la publication de la revue « Ou bien ?! ».

M. Forestier répond que la revue « Ou bien ?! », qui paraît deux fois par année, est le successeur du magazine « Direct », ancien magazine des abonnés Unireso et qui paraissait quatre fois par année. Il annonce que le coût de chaque numéro, imprimé à 80 000 exemplaires, est de 100 000 F. M. Favre précise que la revue n'est pas une publication des TPG, mais de tous les opérateurs Unireso et que les TPG en sont l'éditeur en tant qu'administrateur d'Unireso.

M. Vincent répond que l'amélioration du ratio coûts/offres s'explique par le développement des trams, car un tram conduit par un conducteur de tram transporte plus de passagers qu'un bus conduit par un conducteur.

M. Bonzon répond que les lignes 27 et 61 ne figurent pas au budget 2013, mais que les coûts pour 2013 seront répercutés sur 2014.

Le Président demande donc si le coût de ces lignes pour 2014 sera celui de deux années.

M. Bonzon répond que l'augmentation ne sera pas aussi importante, car les lignes ont été mises en service en avril 2013. Le coût devrait être supérieur d'environ $\frac{2}{3}$ par rapport à une année normale.

Un commissaire (L) rappelle que de nombreuses personnes appellent de leurs vœux le retour à un réseau de trams en lignes, notamment afin de réintroduire les lignes 13 et 16. Il demande quels seraient les incidences sur le budget 2013 de ce retour à la situation antérieure.

M. Bonzon répond que ces calculs n'ont pas été faits. Il insiste sur le fait que le retour à l'ancienne situation serait extrêmement complexe et péjorerait la situation de nombreux voyageurs TPG. Il estime que la réintégration des lignes 13 et 16 aurait des conséquences catastrophiques, parmi lesquels l'auto-blocage des trams et le fait de laisser des clients sur le trottoir, faute de places. M. Bonzon rappelle que ce retour ne serait physiquement pas possible en l'état. Il estime que les conséquences du retour en arrière seraient très difficiles à évaluer, car on ne connaît pas la demande de voyage actuelle. Il signale qu'une enquête « origine destination » va prochainement être réalisée, ce qui permettra de mettre à jour les derniers chiffres de demandes et d'offres, qui datent de 2007. Il insiste sur l'importance de cette étude, notamment en vue de la mise en service du CEVA.

M. Favre précise qu'il n'appartient pas aux TPG de procéder aux calculs évoqués par le commissaire (L), pour autant que ces calculs puissent être faits. Il rappelle que le nouveau réseau a subi de nombreuses améliorations depuis son introduction en décembre 2011. Il rappelle également que le changement de réseau a été validé de nombreuses fois, notamment par le Plan directeur des transports collectifs. Il insiste sur le fait que le retour à une situation en lignes n'est ni réalisable ni envisageables et qu'il s'opposera tant au contrat de prestation qu'au Plan directeur des transports collectifs. M. Favre annonce que le nouveau Plan directeur des transports collectifs est en cours d'élaboration. Il indique qu'il définira les lignes directrices pour la période de transition avant la mise en service du CEVA et du RER. Il annonce que les possibles évolutions devront être négociées lors de l'étude de ce document.

M. Bonzon indique que trois indicateurs non financiers peuvent servir à l'évaluation d'un réseau de TC :

- les réclamations ;
- la satisfaction client ;
- le chiffre d'affaire.

Il rappelle que les réclamations sont actuellement à un niveau inférieur à celui de l'époque de l'ancien réseau. Il signale qu'une étude de satisfaction vient d'être conduite par une entreprise indépendante. M. Bonzon déclare que cette étude, qui n'a pas encore pu être analysée en profondeur, montre que la satisfaction client est en hausse sur les années 2011, 2012 et 2013. Concernant le chiffre d'affaires, il indique que les données disponibles actuellement pour 2013 sont supérieures à ce qui est au budget 2013. Il déclare que les clients se fidélisent, comme le montre la hausse de la vente des abonnements. Il attire encore l'attention des commissaires sur les

possibles conséquences de l'approbation de l'IN AVIVO. Il annonce que les TPG ont pris des mesures en vue du résultat du vote, parmi lesquels le gel des engagements. Il rappelle que l'adoption de l'IN entraînerait une baisse des revenus TPG, ce qui impliquerait de devoir procéder à un arbitrage important, notamment à se décider entre une hausse de la contribution cantonale et une baisse de l'offre.

Un commissaire (UDC) demande si les TPG calculent le ratio coûts/utilité pour chacune des lignes du réseau. Il précise que sa question tire son origine dans l'opinion défavorable de la Confédération concernant la prolongation du tram jusqu'à Saint-Genis, en raison d'un ratio coûts/utilité trop bas.

M. Bonzon répond que les TPG ne calculent pas l'indice évoqué par le commissaire (UDC), propre à l'OFTP, mais le taux de couverture par ligne. Il signale que le rapport de gestion contient ces chiffres.

M. Favre rappelle que le rapport évoqué par le commissaire (UDC) est encore confidentiel. Il indique que Genève a déposé à Berne le projet d'agglomération 2, de même que 35 autres agglomérations de Suisse. M. Favre annonce que la Confédération, au vu de la différence entre les montants demandés par les agglomérations et les montants à disposition, a développé un indice afin de déterminer quels projets devaient être priorités. Il indique que l'indice de la Confédération se situe au niveau des investissements, alors que le taux de couverture se définit au niveau de l'exploitation. Il rappelle qu'un faible taux de couverture ne signifie pas que la ligne doit être supprimée. M. Favre insiste sur le fait que le ratio calculé par l'OFTP sert à définir quels projets doivent être réalisés pour le développement des agglomérations de Suisse, considérant l'aménagement du territoire ou l'évolution du nombre d'habitants. Il rappelle qu'aucune décision n'a encore été prise concernant Saint-Genis.

M. Bonzon remercie les commissaires d'être venus au congrès de l'UITP. Il annonce que la manifestation a été un réel succès. Il revient sur la mise en service du bus TOSA, qui continuera de circuler par intermittence. Il annonce que les TPG et leurs partenaires vont continuer de travailler sur le dispositif TOSA, notamment pour étudier la possibilité – à moyen terme – de mettre en service une ligne entière qui fonctionnerait avec ce système de recharge par biberonnage aux arrêts. Il indique qu'à moyen terme les coûts des bus fonctionnant avec ce dispositif devraient être moindres que ceux des trolleybus.

II. Discussion et votes

Le Président ouvre la discussion sur le RD. En l'absence de demande de parole, le Président met aux voix le RD.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 962 par :

Pour : **10** (1 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 R, 3 L, 1 UDC)

Contre : –

Abstentions : **2** (2 MCG)

III. Conclusion :

La Commission des transports a accueilli favorablement le RD 962, mais restera toutefois vigilante sur l'élaboration des prochains budgets et sur les résultats futurs des TPG.

Mesdames et Messieurs les députés, à la lumière de ce qui précède, nous vous recommandons de prendre également acte de ce rapport.



BUDGET 2013

APPROUVE PAR LE CA DES TPG

LE 24 SEPTEMBRE 2012

stpg transports publics genevois

1



COMPTE DE RESULTAT - BUDGET 2013

En kCHF	Réal 31.12.2010	Réal 31.12.2011	Budget 2012	PFP 2013	Budget 2013	Variations		
						Budget 2013 vs Réal 2011	Budget 2013 vs Budget 2012	Budget 2013 vs PFP 2013
Revenus des transports	127'899	135'232	144'930	148'199	149'684	10.7%	3.3%	1.0%
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	113'747	119'437	128'500	133'217	132'056	10.6%	2.8%	-0.9%
Contribution de l'Etat de Genève	183'544	203'416	217'858	221'958	222'937	9.6%	2.3%	0.7%
<i>dont contributions non monétaires</i>	16'885	16'976	17'907	12'953	17'907	5.9%	0.0%	38.2%
Contribution de la Confédération	9'472	7'720	8'900	8'700	10'864	40.7%	22.1%	24.9%
Contribution des communes et des tiers	7'505	5'575	6'519	4'132	9'876	77.1%	51.5%	139.0%
Produits d'exploitation divers	14'577	17'133	14'521	13'234	14'145	-17.4%	-2.6%	6.9%
Total Produits d'Exploitation	343'098	369'077	392'728	395'623	407'506	10.4%	3.8%	3.0%
Frais de personnel	203'320	205'753	223'268	224'908	228'763	11.2%	2.5%	1.7%
Frais de véhicules	30'251	31'287	29'420	28'803	34'860	11.4%	18.5%	21.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	22'195	23'063	23'409	20'368	23'777	3.1%	1.6%	16.7%
<i>dont charges non monétaires</i>	16'885	16'976	17'907	12'953	17'907	5.9%	0.0%	38.2%
Sous-traitance de transport	32'183	33'702	37'600	37'102	41'763	23.9%	11.1%	12.6%
Charges d'exploitation diverses	18'494	20'225	21'887	19'097	22'151	9.5%	1.2%	16.0%
Dotations aux amortissements	32'357	33'628	41'488	46'262	43'327	28.8%	4.4%	-6.3%
Pertes sur constats et débiteurs	1'313	4'062	2'894	1'500	2'510	-38.2%	-13.3%	67.3%
Total Charges d'Exploitation	340'114	351'720	379'966	378'940	397'151	12.9%	4.5%	5.1%
Résultat Exploitation	2'984	17'357	12'762	17'583	10'355	-40.3%	-18.9%	-41.1%
Produits financiers	2'096	2'421	1'123	500	992	-59.0%	-11.6%	98.4%
Charges financières	14'775	18'201	18'205	18'083	18'114	-0.5%	-0.5%	0.2%
Résultat financier	-12'679	-15'781	-17'082	-17'583	-17'122	8.5%	0.2%	-2.6%
Quote part des sociétés associées	32	45	0	0	0	-100.0%		
Résultat de l'Exercice	-9'563	1'521	-4'320	0	-6'767	-517.5%	56.6%	NA

Données consolidées: TPG vélos inclus dans le Budget 2013.

stpg transports publics genevois

2

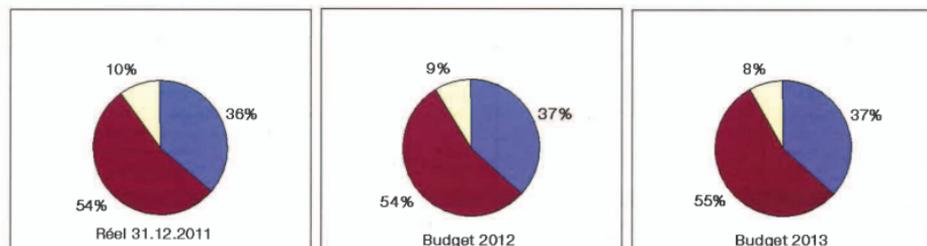
COMPTE DE RESULTAT - Comparaison avec PFP et impacts VLS

En kchf	Périmètres comparables					Budget 2013 CONSO (TPG Vélos inclus)
	PFP 2013	Budget 2013 TPG + TPG Pub. Hors VLS.	Impacts VLS dans TPG et TPG Pub	TPG Vélos SA	Eliminations	
Revenus de transports	148'199	149'038	0	586	0	149'684
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	133'217	132'056	0	0	0	132'056
Contribution de l'Etat de Genève	221'368	222'240	0	697	0	222'937
<i>dont contributions non monétaires</i>	12'963	17'907	0	0	0	17'907
Contribution de la Confédération	8'700	10'964	0	0	0	10'964
Contribution des communes et des tiers	4'132	8'628	0	2'042	-794	9'976
Produits d'exploitation divers	13'234	13'715	214	955	-739	14'145
Total Produits d'Exploitation	395'523	404'545	214	4'280	-1'533	407'506
Frais de personnel	224'908	228'763	0	0	0	228'763
Frais de véhicules	28'903	33'947	0	913	0	34'860
Frais de bâtiments et installations fixes	20'368	23'777	0	0	0	23'777
<i>dont charges non monétaires</i>	12'953	17'907	0	0	0	17'907
Sous-traitance de transport	37'102	39'950	0	1'913	0	41'763
Charges d'exploitation diverses	19'097	21'605	1'319	760	-1'533	22'151
Dotations aux amortissements	46'262	42'649	0	678	0	43'327
Pertes sur constats et débiteurs	1'500	2'510	0	0	0	2'510
Total Charges d'Exploitation	378'940	393'101	1'319	4'264	-1'533	397'151
Résultat Exploitation	17'583	11'444	-1'105	16	0	10'355
Produits financiers	500	992	0	0	0	992
Charges financières	18'083	18'058	0	16	0	18'114
Résultat financier	-17'583	-17'106	0	-16	0	-17'122
<i>Quote part des sociétés associées</i>						
Résultat de l'Exercice	0	-5'662	-1'105	0	0	-6'767

stpg transports publics genevois

3

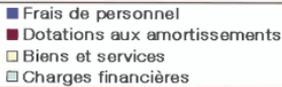
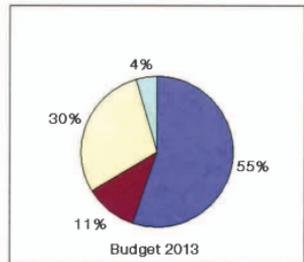
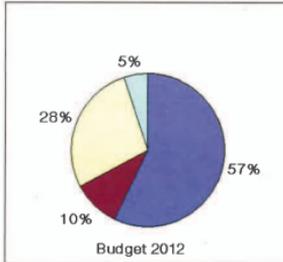
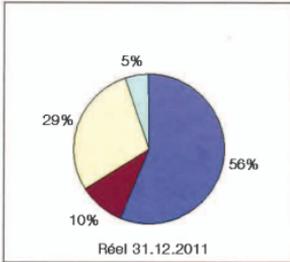
REPARTITION DES PRODUITS EN %



■ Revenus des transports
 ■ Contributions monétaires
 □ Divers

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 2009 - 2013

En kCHF	Reel	Reel	Reel	Budget 2012	PEP 2013	Budget 2013	Variations		
	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011				Budget 2013 vs Reel 2011	Budget 2013 vs Budget 2012	Budget 2013 vs PEP 2013
Billets	41'142	44'174	44'726	49'537	47'519	47'105	5.3%	-4.9%	-0.9%
dont cartes journalières	8'859	9'281	9'972	9'989	10'063	9'975	1.0%	-0.1%	-0.9%
Abonnements annuels	32'812	34'574	38'201	39'731	41'515	41'153	7.7%	3.6%	-0.9%
Abonnements mensuels	31'243	31'844	32'757	33'517	37'277	36'962	12.8%	10.2%	-0.9%
Abonnements hebdomadaires	141	162	179	259	467	463	158.4%	78.4%	-0.9%
Autres titres de transport	10'891	10'352	11'077	11'679	12'607	12'497	12.8%	7.0%	-0.9%
Rabais et Bonus	-6'237	-7'359	-7'503	-6'222	-6'167	-6'114	-18.5%	-1.7%	-0.9%
Total revenus de Transports Unireso	109'992	113'747	119'437	128'500	133'217	132'056	10.6%	2.8%	-0.9%
Revenus de Transports TPG	7'354	8'698	9'342	9'000	7'982	10'204	9.2%	13.4%	27.6%
Autres produits du transport (CTT, ...)	4'085	5'454	6'454	7'430	7'000	7'424	15.0%	-0.1%	6.1%
Total Revenus de Transports	121'431	127'899	135'232	144'930	148'199	149'684	10.7%	3.3%	1.0%

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

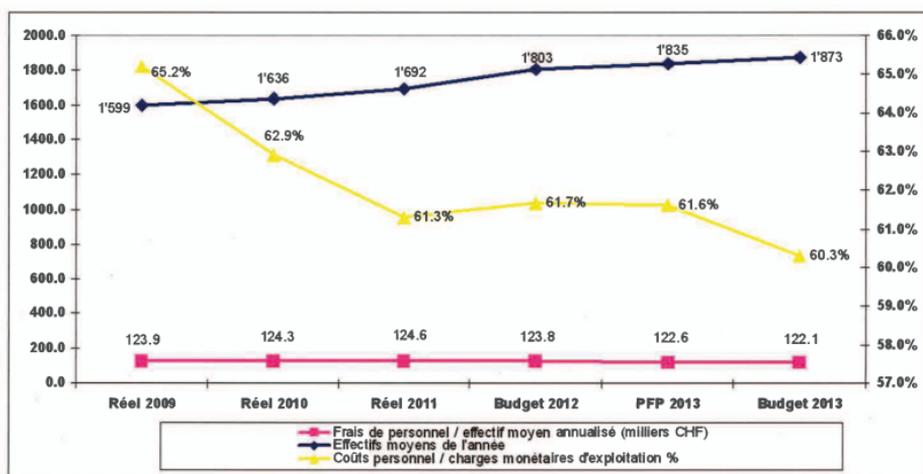
DETAIL DES CHARGES

DETAIL DES CHARGES D'EXPLOITATION

En kCHF	Reel	Reel	Reel	Budget 2012	PPF 2013	Budget 2013	Variations		
	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011				Budget 2013 vs Reel 2011	Budget 2013 vs Budget 2012	Budget 2013 vs PFP 2013
Frais de Personnel	198'147	203'320	205'753	223'268	224'908	228'763	11.2%	2.5%	1.7%
Frais de Véhicules	28'922	30'251	31'287	29'420	28'803	34'860	11.4%	18.5%	21.0%
Frais de Bâtiments & Installations Fixes (dont charges non monétaires)	17'713 11'224	22'195 16'885	23'063 16'976	23'409 17'907	20'368 12'953	23'777 17'907	3.1%	1.6%	16.7%
Sous-Traitance de Transport	22'941	32'183	33'702	37'500	37'182	41'763	23.9%	11.1%	12.6%
Sous-traitance de transport	22'941	22'288	23'889	27'100	26'860	28'913	25.2%	10.4%	11.4%
Sous-traitance GLCT	0	9'895	9'803	10'500	10'242	11'850	20.8%	12.9%	15.7%
Charges d'Exploitation Diverses	16'155	18'494	20'225	21'887	19'897	22'151	9.5%	1.2%	16.0%
Assurances & Franchises	1'785	1'936	2'135	2'333	2'166	2'110	-1.2%	-8.6%	-2.6%
Etudes & Mandats	1'724	1'517	1'538	1'600	1'850	1'725	12.2%	7.8%	-6.8%
Commissions et Frais de Ventes	1'364	3'939	4'121	4'048	4'575	4'255	3.3%	5.2%	-7.0%
Communication & Marketing	2'600	2'937	3'017	3'572	3'610	3'996	32.4%	11.9%	10.7%
Entretien, maintenance, locations	2'470	2'491	2'289	3'844	2'682	3'863	20.1%	3.1%	47.8%
Frais Administratifs	2'624	2'330	3'115	3'238	2'752	3'415	9.8%	5.5%	24.1%
Cotisations impôts et taxes	316	1'085	432	450	408	471	9.0%	4.7%	15.4%
Autres Charges	3'072	2'259	2'587	2'802	1'054	2'217	-13.8%	-20.9%	110.3%
Dotations aux amortissements	30'073	32'357	33'628	41'488	46'262	43'327	28.8%	4.4%	-6.3%
Pertes sur constats et débiteurs	1'083	1'313	4'062	2'894	1'500	2'510	-38.2%	-13.3%	67.3%
Total charges d'exploitation	315'034	340'114	351'720	379'866	378'040	397'151	12.9%	4.5%	5.1%

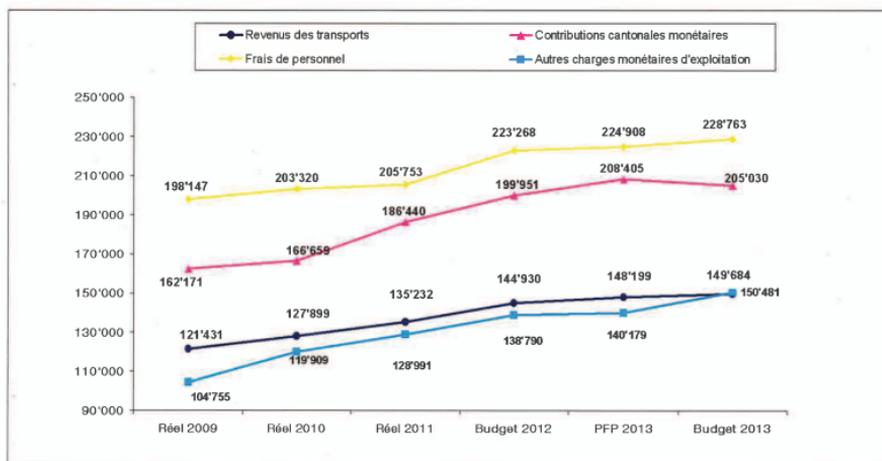
L'année 2009 est non-consolidée (ou statutaire). Les années 2010 à 2013 sont consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013.

EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2009 - 2013



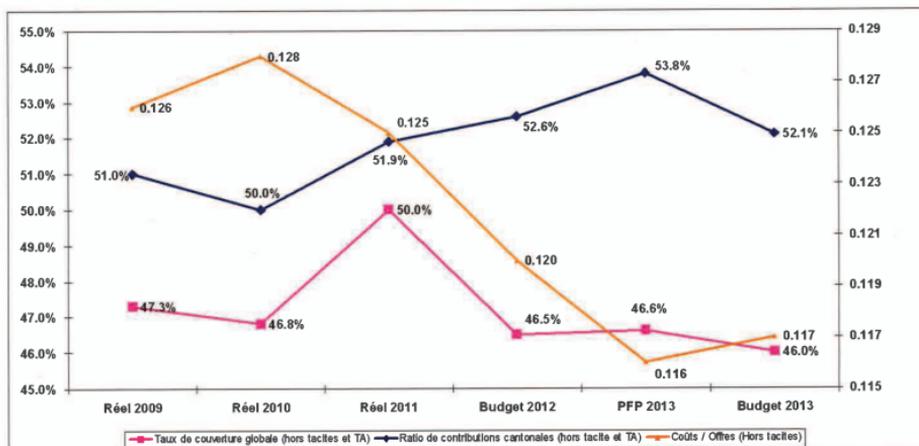
Réel 2009 statutaire, Réel 2010 à budget 2013 consolidé. TPG Vélos inclus dans budget 2013

EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2009 - 2013



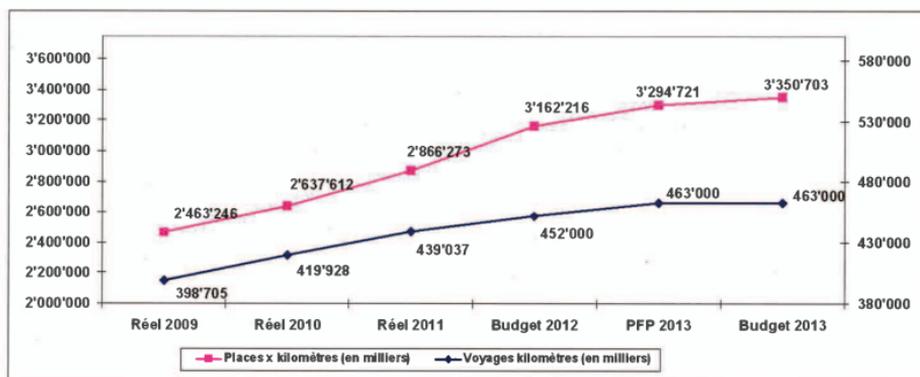
Hors subventions/coûts tacites. Réel 2009 statutaire, Réel 2010 à budget 2013 consolidé. TPG Vélos inclus dans budget 2013

INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



Réel 2009 statutaire. Réel 2010 à budget 2013 consolidés. Budget 2013 hors VLS.

EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2009 -2013



Places kilomètres totales, y compris France

SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF

Catégorie IPSAS	PEP 2011 2013 CP TPG	CP TPG Velo	Budget 2011 2013	Ecart PEP	PEP 2011 2014 CP TPG	CP TPG Velo	Budget 2011 2014
Bâtiments	23027800		31336377	8308577	26367800		32276377
Installations Fixes	14395000	11020000	22387208	8002208	15860000	11020000	24462208
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	37412800	11020000	54323585	16910785	41227800	11020000	56738585
Bureautique & Mobilier	1000000		0	-1000000	1000000		0
Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	6323825		8190779	1866954	6926125		10040779
Outils, Machines & Installations Aut	2100000		2377396	277396	2800000		3105396
Equipements, Machines & Autres Immobilis	9423825		10568174	1144349	10726125		13145474
Autobus	50860000		44036079	-6823921	50860000		44036079
Tramways	217536000		131939906	-85596094	217536000		208939906
Trolleybus	50000000		33000000	-17000000	50000000		46750000
Equipements Embarqués	4400005		6725546	2325541	5200006		9525546
Véhicules de Service	950000		802217	-147783	1100000		1452217
Véhicules & leurs équipements	323746705		216503748	-107242257	324696006		310703748
Systèmes d'Informations & Télécommunicat	15566960	500000	14148702	-1418258	16093030	500000	19309639
Immobilisations Incorporelles	15566960	500000	14148702	-1418258	16093030	500000	19309639
Investissements PEP par Catégories	386149590	11520000	295544209	-90605381	392742961	11520000	399897446

Détail de la consolidation Budget 2013

En CHF	Budget brut 2013 des entités(*)			Impact des inter-compagnies		Budget 2013
	TPG (Suisse)	TPG Publicité SA	TPG Vélos	Débit	Credit	TPG Consolidé
REVENUS DE TRANSPORTS	149096	0	566	0	0	149664
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	222240	0	697	0	0	222937
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	10864	0	0	0	0	10864
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET TIERS	8628	0	2042	794	0	9876
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	10022	8950	955	5783	0	14145
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	400852	8950	4260	6577	0	407506
FRAIS DE PERSONNEL	227182	1581	0	0	0	228763
FRAIS DE VEHICULES	33942	5	913	0	0	34860
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	23767	50	0	0	40	23777
SOUS-TRAITEMENT DE TRANSPORT	38950	0	1913	0	0	41763
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES	20834	7084	760	0	6537	22151
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	42500	149	678	0	0	43327
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	2480	30	0	0	0	2510
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	390554	8910	4264	0	6577	397151
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION	10298	41	16	6577	6577	10355
RESULTAT FINANCIER	-17118	12	-16	0	0	-17122
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	6820	53	0	6577	6577	6761

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