

Date de dépôt: 14 novembre 2006

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 9898-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)**
- b) M 1504-B** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Jean-Marc Odier, Thomas Büchi et Jacques Jeannerat engageant le Conseil d'Etat à orienter les Transports publics genevois (TPG) sur le financement des prochains contrats de prestations**
- c) M 1651-A** **Proposition de motion de M^{mes} et MM. Antoine Droin, Sami Kanaan, Sylvia Leuenberger, Françoise Schenk-Gottret, Morgane Gauthier et Alain Etienne : Equiper de filtres à particules les transports en commun ; un engagement indispensable pour la santé publique !**

Rapport de M^{me} Emilie Flamand

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié le projet de loi 9898, relatif à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 avec les TPG, lors de ses séances des 5, 12, 19 et 26 septembre, 3, 10, 17 et 31 octobre 2006, sous la

présidence de M. Pierre Ducrest. Dans le cadre de ses travaux sur le contrat de prestations, la commission s'est également penchée sur le rapport du Conseil d'Etat concernant la motion 1504, ainsi que sur la proposition de motion 1651 – à laquelle fut déjà consacrée la séance du 2 mai 2006.

Pour l'assister dans ses travaux, la commission a pu compter sur la présence utile et constante de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du Département du territoire, de M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint chargé du domaine de la mobilité (DT), de M. Yves Delacrétaz, directeur de l'Office cantonal de la mobilité (OCM), et de M. Fabrice Etienne, responsable de la section déplacements collectifs de l'OCM. Les procès-verbaux ont été tenus avec efficacité par M^{me} Caroline Martinuzzi, que la rapporteure tient à remercier ici pour son travail.

Présentation par le Département

Bilan du contrat 2003-2006

M. Genoud présente à la commission un bilan du contrat de prestations 2003-2006. Ce bilan est globalement bon, puisque l'objectif d'une augmentation de 20% de l'offre a été dépassé pour atteindre +25%. La fréquentation est également en forte hausse, elle devrait atteindre +16% à fin 2006. Il souligne que les TPG ont su maîtriser leurs coûts, le total des subventions versées ayant été inférieur à celui prévu dans le contrat de prestations (-12 000 000 F pour 2006, dont environ 50% couverts par une augmentation tarifaire et 50% grâce aux efforts fournis par l'entreprise). Par ailleurs, les TPG ont poursuivi le remboursement annuel de leur endettement (180 000 000 F). Le taux de sous-traitance a été respecté, la réalisation du réseau de tram se déroule conformément aux prévisions, la satisfaction de la clientèle évolue de manière satisfaisante et les investissements en matériel roulant se sont faits comme prévu.

Le seul point négatif à relever est que les TPG n'ont pas réussi à atteindre l'objectif de vitesse commerciale fixé dans la loi – soit 18 km/h. Sur les 55 lignes TPG, seules 34 atteignent cette vitesse commerciale, dont quasiment aucune ligne du réseau urbain. Vu ce résultat décevant, l'objectif du respect de la vitesse commerciale sera une des priorités du contrat de prestations 2007-2010.

Contrat de prestations 2007-2010

M. Cramer souligne en premier lieu que le contrat de prestations 2007-2010 n'a pas été élaboré dans une période d'euphorie financière, bien au

contraire. Il est par conséquent beaucoup moins confortable que le précédent pour les TPG. En effet, ce contrat se fonde sur une volonté politique d'augmenter massivement l'offre de transports publics afin de faire face aux défis qui attendent notre région en termes de mobilité dans les années à venir ; cette volonté s'est d'ailleurs exprimée par le vote du Grand Conseil, qui a approuvé le plan directeur des transports collectifs 2007-2010 (cf. RD 634-A) lors de sa séance du 22 septembre 2006, ainsi que par la résolution de la commission des transports, intitulée « Un plan directeur des transports collectifs à la fois ambitieux et respectueux des finances de l'Etat », adoptée lors de la même séance. Ainsi, le contrat de prestations 2007-2010 prévoit une augmentation de l'offre de 25% sur quatre ans, avec une subvention qui n'augmentera que de 6%. Les TPG devront donc s'astreindre à une rigueur de gestion comparable à celle que l'Etat a décidé d'appliquer en son sein.

Le Conseiller d'Etat explique ensuite que le montant prévu dans le plan directeur des transports collectifs (ci-après PDTC) a été revu à la baisse lors de l'élaboration du contrat de prestations. En effet, le montant prévu pour la subvention 2007 dans le PDTC était de 159 000 000 F ; or, le contrat de prestations prévoit une subvention 2007 de 152 000 000 F. Naturellement, une telle baisse de subvention va entraîner la diminution de certaines prestations complémentaires actuellement offertes par les TPG, telles que Proxibus, Noctambus, bus mis à disposition lors de grandes manifestations, etc. Par ailleurs, toutes les prestations particulières demandées à l'avenir par le Grand Conseil devront être accompagnées de propositions de financement spécial.

M. Cramer signale encore deux nouveautés de ce nouveau contrat de prestations. L'octroi d'une garantie de l'Etat pour les investissements des TPG est prévu dans le projet de loi. Par ailleurs, la période 2007-2010 verra la création d'un GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) pour gérer les lignes qui traversent la frontière française.

M. Genoud ajoute que l'une des grandes nouveautés de ce contrat de prestations est l'introduction d'un système de pénalités : si l'un ou l'autre des objectifs n'est pas atteint, les TPG devront s'acquitter d'une pénalité financière, qui sera fixée en tenant compte de la responsabilité de l'Etat dans la non-atteinte de l'objectif. Le but de ce système est d'être incitatif plutôt que répressif. Par ailleurs, de manière à simplifier le suivi du contrat et à se recentrer sur des points essentiels, le nombre d'objectifs et d'indicateurs a été réduit à cinq objectifs quantitatifs et dix indicateurs mesurés.

Objectifs et indicateurs

- Offre : Cet objectif sera mesuré en places*km réalisées. La cible est une augmentation de 50% par rapport à 2002.
- Demande : Pour la demande, l'indicateur est le taux d'occupation des véhicules.
- Exploitation : Deux indicateurs seront utilisés, à savoir la vitesse commerciale ainsi que la ponctualité et l'intervalle de passage.
- Environnement : Trois indicateurs mesureront l'atteinte de cet objectif, soit le pourcentage de véhicules équipés de filtres à particules, le pourcentage de personnel formé à la technique de conduite *ecodrive* et l'utilisation de biocarburant.
- Finance : Le ratio des contributions, le taux de couverture et le coût par places*km réalisées serviront à mesurer cet objectif.

Questions des commissaires

Un commissaire (L) demande pourquoi la limite de 1% fixée par le Conseil d'Etat concernant l'augmentation des charges n'est pas respectée ici. M. Cramer répond que cette hausse de 1% des charges concerne le budget global de l'Etat, mais que des priorités ont été définies par le gouvernement, et le développement des transports publics en fait partie. Il ajoute que le Département du territoire n'aura pas d'autre revendication en matière budgétaire dans les quatre années à venir.

Une commissaire (S) demande ce qu'il en est de la participation des communes. Le conseiller d'Etat explique que le principe général est que les TPG sont un prestataire de services. L'Etat lui commande les prestations qu'il juge nécessaires pour l'ensemble du canton. Ensuite, si les communes souhaitent une meilleure desserte sur leur territoire, elles peuvent commander elles-mêmes des prestations et les financer. Il ajoute que le but de l'Etat est d'assurer des prestations satisfaisantes à toutes les communes, afin de ne pas défavoriser les communes moins nanties qui ne pourraient pas s'offrir de prestations particulières. La liste des contributions communales figure dans le rapport annuel de gestion des TPG.

Un député (Ve) souhaite connaître le montant de l'enveloppe actuelle des prestations complémentaires, qui risquent de se voir supprimées ou fortement diminuées. Ce montant est actuellement de 3 000 000 F par an.

Une commissaire (PDC) demande si les Proxibus sont pris en considération dans le calcul de la vitesse commerciale. M. Genoud répond par la négative. Les lignes dont il est tenu compte pour le calcul de la vitesse

commerciale sont celles faisant partie du réseau principal, commandé par l'Etat ; les prestations complémentaires ne sont donc pas prises en compte.

Une commissaire (S) souhaite connaître les conséquences de la création du GLCT. M. Genoud explique que, pour l'instant, seules trois lignes sont concernées. Lorsque le contrat des TPG conclu avec les sous-traitants arrivera à échéance, le GLCT décidera de l'attribution d'un nouveau mandat, les compétences d'attribution et de décision lui étant transférées. Il ajoute que ces trois lignes figurent dans le plan directeur.

Une commissaire (S) demande des explications sur le financement des lignes scolaires. Sont-elles payées par le DIP ? M. Cramer indique qu'il existe deux types de lignes scolaires : d'une part, les lignes régulières, de type « bus réservé », que les élèves empruntent grâce à un abonnement, d'autre part, les bus destinés à des excursions, qui doivent être commandés spécialement et financés par ceux qui les commandent (école, parents, commune, etc.). M. Genoud signale que le DIP payait jusqu'à maintenant les lignes scolaires, mais que ce ne sera plus le cas dès 2007, ces lignes étant désormais intégrées dans l'offre de base.

Audition des TPG : M^{me} Stéphanie Fontugne, directrice générale, M. Michel Jacquet, président du Conseil d'administration, M. Pascal Ganty, directeur Développement réseau et ingénierie, et M. Daniel Eleouet, directeur Exploitation.

M. Jacquet commence son intervention en faisant état des gros efforts qui sont demandés aux TPG dans le contrat de prestations 2007-2010. Le Conseil d'administration et la direction ont accepté de faire ces efforts demandés par le Conseil d'Etat, mais il ne sera pas facile de transmettre cette dynamique à l'ensemble de l'entreprise.

M^{me} Fontugne enchaîne en expliquant que les TPG comprennent parfaitement les enjeux de ce contrat de prestations, qu'ils sont conscients de devoir participer au redressement des finances cantonales. Les efforts exigés par le Conseil d'Etat sont importants, mais gérables, et l'entreprise se retrouve face à un important défi, auquel il faut ajouter le défi d'une future concurrence. M^{me} Fontugne souligne que les TPG ont déjà augmenté leur productivité de manière importante au cours des dernières années, tout en assurant que des améliorations sont encore possibles, y compris dans le domaine de l'information et de la clarté de la tarification. Cela dit, ces efforts financiers auront tout de même des conséquences, l'entreprise devra renoncer à certaines réalisations ; par exemple, la mise en place de totems et d'information électronique en temps réel aux arrêts devra être différée, de

même que le changement de couleur des bus. L'autre défi important qui attend les TPG est l'amélioration de la vitesse commerciale, fixée à +1 km/h d'ici 2010 dans le contrat de prestations.

Questions des commissaires

Un commissaire (MCG) souhaite avoir des précisions sur la composition de l'équipe de direction des TPG, suite à une émission de radio diffusée pendant l'été qui faisait état de liens d'intérêt avec Connex et du fait qu'une majorité des membres de la direction étaient de nationalité française. M. Jacquet dément avec vigueur l'allégation de liens d'intérêt ; il explique que des personnes ont été engagées qui viennent de grandes entreprises de transport, mais aucune ne cumule des postes incompatibles. Sur la question de la nationalité, il indique que la direction compte effectivement plusieurs membres de nationalité française, mais pas en majorité, et que de toute façon, le critère de la compétence prime sur celui de la nationalité dans le choix des collaborateurs.

Une commissaire (S) demande quelles sont les prestations complémentaires qui devront être supprimées et lesquelles demeureront. M^{me} Fontugne répond que les Noctambus restent dans le contrat de prestations. Concernant les Proxibus, une étude est en cours afin de mieux les adapter aux besoins et de les utiliser de manière plus rationnelle.

Un commissaire (UDC) demande à la Directrice générale si ce contrat de prestations pose des exigences impossibles et si une discussion a eu lieu entre les TPG et le Conseil d'Etat au sujet de la diminution de la subvention. M^{me} Fontugne déclare qu'un dialogue a eu lieu, aussi bien avec les autorités politiques qu'au sein de l'entreprise avec les collaborateurs et les partenaires sociaux. Les exigences posées par le contrat sont réalisables, mais toute l'entreprise devra se mobiliser pour réussir ce défi. Elle ajoute qu'il ne serait en revanche pas possible de faire plus que ce qui est prévu dans le contrat de prestations sans toucher à des éléments essentiels du service public ou à la responsabilité sociale de l'entreprise. En l'état, le contrat peut être respecté.

Une commissaire (S) souhaite savoir si les responsabilités de l'Etat – qui importent notamment dans le système de pénalités – sont clairement définies. M^{me} Fontugne dit que les objectifs et les responsabilités conjointes sont très précis. Il s'agit notamment de l'amélioration de la vitesse commerciale. M. Cramer souligne que le contrat de prestations est exigeant envers les TPG, mais également envers l'OCM, qui doit établir des conditions cadres favorables au bon fonctionnement du réseau TPG. M. Eleouet ajoute que l'augmentation de 1 km/h de la vitesse commerciale est un enjeu important,

qui dépend d'une part de facteurs externes à l'entreprise (fluidité du trafic, réglage des feux aux carrefours, etc.), qui sont étudiés en collaboration avec l'OCM, mais aussi de nombreux facteurs internes qui peuvent être améliorés (comportement du conducteur, aménagement près des portes des véhicules pour diminuer le temps d'arrêt, marchepieds des trams, etc.).

Un commissaire (L) remarque que le coût moyen par kilomètre parcouru varie fortement d'un canton à l'autre et que Genève se trouve parmi les plus coûteux. Il aimerait connaître la raison de cette différence. M^mc Fontugne explique que les périmètres d'exploitation ne sont pas tous pareils et que de nombreux facteurs doivent être pris en compte. Il n'existe pas de formule unique pour calculer ce coût, ce qui rend toute comparaison difficile. Un élément, toutefois, peut être comparé, c'est l'élément salarial. La directrice rappelle que les TPG offrent d'excellentes conditions salariales à leurs collaborateurs, ce qui explique d'ailleurs en partie leur attachement à l'entreprise et leur capacité de faire des efforts pour celle-ci.

Un commissaire (PDC), évoquant une motion déposée par son groupe, s'interroge sur l'opportunité de soumettre le personnel des TPG aux mêmes statuts que le personnel de l'Etat. M^mc Fontugne rappelle que les collaborateurs des TPG réalisent actuellement d'énormes efforts pour améliorer la productivité de l'entreprise. Elle considère donc qu'il serait contre-productif de réviser le statut du personnel, ce n'est pas le bon moment en cette période de tension et de défis pour l'entreprise.

Un commissaire (L) s'enquiert de l'existence d'une commission du personnel au sein des TPG. M^mc Fontugne répond que 90% des employés sont syndiqués. Toutes les décisions importantes pour l'entreprise sont discutées avec les syndicats et le dialogue existe donc. Toutefois, il n'existe pas pour l'instant de commission du personnel, mais elle devrait voir le jour en 2007.

Audition du SEV (Syndicat du personnel des transports) : M. Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG-Technique, M. François Sottas, président de la section SEV-TPG-Exploitation, M. Laurent Wethli, vice-président de la section SEV-TPG-AEAC, et M. Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV.

M. Fankhauser commence par remercier la commission d'avoir accepté d'auditionner le SEV. En effet, en tant que syndicat majoritaire aux TPG, le SEV souhaite attirer l'attention des députés sur les conséquences potentielles de l'application du contrat de prestations 2007-2010.

M. Fankhauser se déclare satisfait de constater que l'un des objectifs principaux du contrat de prestations est d'augmenter massivement l'offre de transports publics. Cependant, il craint que les moyens financiers engagés ne soient pas suffisants. Par exemple, la remise en cause de certaines prestations complémentaires pourrait mener à un taux de sous-traitance plus important, créant ainsi une sous-enchère sociale. Une autre inquiétude des collaborateurs est liée à l'augmentation de la vitesse commerciale. M. Fankhauser rappelle qu'une pétition (P 1562-A) avait été déposée en février 2006 pour attirer l'attention des autorités sur les conditions de travail des conductrices et conducteurs des TPG, qui voient souvent leurs voies réservées envahies par les scooters, vélos, véhicules de livraison, etc. et qui sont de manière générale confrontés à l'agressivité et à l'incivilité des autres usagers de la route. Si l'on ajoute à cela la volonté d'augmenter fortement la vitesse commerciale, cela va représenter un stress important pour les collaborateurs.

Selon les représentants du SEV, le contrat de prestations 2007-2010 n'est pas réalisable en l'état, les exigences étant trop importantes par rapport au financement prévu.

Questions des commissaires

Une commissaire (PDC) note que différentes mesures sont d'ores et déjà prévues pour atteindre les objectifs fixés. Elle voudrait connaître la position du SEV sur les changements et efforts demandés au personnel pour s'adapter au nouveau système. M. Leggiero explique que d'importantes modifications se sont produites au sein de l'entreprise ces dernières années pour améliorer la productivité, ce qui a entraîné des changements d'horaires des conducteurs, des baisses d'effectifs, etc. Le personnel – et donc le syndicat – ne s'est nullement opposé à ces changements, il y a participé en faisant des efforts. M. Leggiero estime que les collaborateurs TPG peuvent continuer à jouer le jeu, du moins tant que les conditions salariales sont maintenues, ce qui est le cas dans le contrat de prestations 2007-2010. M. Wethli, qui occupe un poste au sein de l'administration, ajoute que les nombreux remaniements de la direction de l'entreprise ces dernières années ont été un facteur d'instabilité.

Un commissaire (UDC) évoque les perspectives de concurrence et souhaite connaître la position du SEV à ce sujet. N'est-ce pas une raison de plus de rationaliser les coûts dans l'entreprise ? M. Welthi estime que les TPG offrent d'excellentes prestations. Le problème est plutôt que les entreprises concurrentes ou sous-traitantes ne respectent pas les conditions imposées. La sous-traitance représente une menace pour le SEV.

Plusieurs commissaires citent les mesures d'économie évoquées par la direction lors de son audition, et demandent aux collaborateurs s'ils ont d'autres idées. Sur le plan de la vitesse commerciale, M. Fankhauser appelle de ses vœux une plus grande discipline de la part des automobilistes, scootéristes et cyclistes genevois, qui rendent souvent les choses difficiles aux conducteurs. La synchronisation des feux devrait également être améliorée. M. Leggiero note que le SEV fait régulièrement des propositions visant à éviter le gaspillage des ressources, mais que son but premier reste de transporter des personnes, et non de faire des économies. Il trouve que les besoins de la clientèle devraient être mieux pris en compte. Sur ce point, M. Cramer souligne que l'un des éléments clé du nouveau contrat de prestations est justement de passer d'un concept d'offre à un concept de demande, afin de mieux remplir les véhicules.

Vote d'entrée en matière

Après avoir auditionné la direction et le personnel des TPG, la commission entre en discussion sur l'entrée en matière. Les groupes Socialiste, Vert et PDC se déclarent satisfaits du contrat de prestations et prêts à entrer en matière.

Un commissaire (R) indique que son groupe soutiendra aussi le contrat de prestations, mais souhaite relever trois points : la politique salariale, qui est selon lui un handicap pour l'entreprise, notamment face à la concurrence, l'augmentation de l'offre, dont il met en doute la nécessité en période de difficultés financières pour l'Etat, et le ratio de contributions, pour lequel il souhaite que les 50% soient atteints.

Un commissaire (MCG) fait également part du soutien de son groupe. Il considère toutefois que le système de pénalités est injuste et que l'objectif d'augmenter la vitesse commerciale est trop exigeant.

Un commissaire (L) annonce que son groupe soutiendra l'entrée en matière, mais sera très vigilant sur les chiffres. Si le groupe est d'avis que la subvention est trop importante, il n'exclut pas de revoir les objectifs à la baisse. Il partage l'opinion du groupe radical concernant la politique salariale des TPG.

Un commissaire (UDC) partage les inquiétudes de son collègue libéral, mais déclare que son groupe entrera en matière.

Le président met donc aux voix **l'entrée en matière sur le projet de loi 9898**, qui est **acceptée à l'unanimité** (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG).

Etude du projet de loi 9898

Un commissaire (L) remarque que les objectifs ne figurent pas dans le projet de loi ; seuls figurent les montants des subventions annuelles.

M. Cramer rappelle que la Commission des transports, suivie d'ailleurs par le Grand Conseil, a adopté récemment le Plan directeur des transports collectifs 2007-2010 (cf. RD 634-A). Ce document portait une réflexion globale sur la mobilité dans le canton pour les quatre années à venir, pour en venir à la conclusion qu'une augmentation de l'ordre de 25% de l'offre de transports publics était souhaitable. Les objectifs énoncés dans ce plan directeur ont été pris comme base pour l'élaboration du contrat de prestations. Concernant le financement, le Conseil d'Etat estime qu'il est suffisant pour atteindre les objectifs fixés, même si cela signifie que les TPG devront fournir des efforts. M. Cramer ajoute que le gouvernement peut s'accommoder du fait que certains détails (poser des totems aux arrêts, repeindre les bus en bleu, etc.) ne se réalisent pas tout de suite, faute de financement. Une volonté politique de développer les transports publics tout en rationalisant les coûts doit être affirmée.

Etude du contrat de prestations 2007-2010 (cf. annexe 1)

Article 1

Un commissaire (L) note que l'article 1 fait référence au contrat de prestations UNIRESO et demande si la commission pourrait voir ce dernier. M. Cramer lui répond que ce contrat n'est pas terminé, il est encore en négociation avec les CFF et les Mouettes genevoises. Il ajoute que ce document ne comporte pas de dispositions extrêmement importantes, il s'agit essentiellement d'organiser la collaboration entre les trois opérateurs. Il rappelle enfin que la part dévolue aux TPG dans la communauté tarifaire UNIRESO est supérieure à 90%, et que ce contrat fera l'objet d'un projet de loi dès qu'il sera finalisé.

Article 2

Pas de commentaire.

Article 3

M. Cramer souligne l'importance de cet article, ainsi que du suivant. Ces deux articles sont les éléments essentiels du contrat de prestations, puisqu'ils définissent les objectifs en termes de performance et les indicateurs.

Deux commissaires (L) s'inquiètent de la mention, alinéa 1 lettre c, du fait que « *les transports collectifs [...] sont favorisés par rapport au reste du trafic* ». M. Cramer explique qu'il s'agit simplement d'aménager les

carrefours et les feux de manière à améliorer la vitesse commerciale des TPG. Cet objectif fait l'objet d'un travail et d'un dialogue constant entre les TPG et l'OCM, afin de régler des situations précises.

Plusieurs commissaires s'interrogent sur les implications de l'alinéa 2, qui stipule : « *Les TPG sont responsables de leurs résultats généraux, sous réserve qu'ils disposent des moyens d'actions et de la marge de manœuvre nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés.* » M. Cramer explique que cet alinéa énonce en fait une évidence, à savoir que l'Etat met des moyens à disposition des TPG pour que ceux-ci obtiennent des résultats. Cette disposition fait référence à la fois à l'autonomie de l'entreprise et au contrôle exercé par l'Etat sur cette dernière.

Article 4

Cet article décrit les cinq objectifs et les dix indicateurs qui serviront à mesurer si le contrat a été rempli ou non. La commission étudie chaque indicateur en détail (cf. annexe 2).

a. Objectif 1 : Offre de transport

- *Indicateur 1a : offre de transport (places*kilomètre)*

La cible de cet objectif est une augmentation de +50% en 2010 par rapport à 2002. L'indicateur est calculé en multipliant la capacité des véhicules par le nombre de kilomètres parcourus.

b. Objectif 2 : Fréquentation

- *Indicateur 2a : taux d'occupation des véhicules*

Aux heures de pointe, il s'agit d'atteindre un taux d'occupation de 80%, sans toutefois le dépasser, afin de laisser une marge pour de nouveaux passagers et de garantir le confort des utilisateurs. Aux heures creuses, il s'agit de ne pas voir rouler des véhicules vides. Cet indicateur calcule l'adéquation de l'offre par rapport à la demande de transports. Compte tenu de difficultés techniques, la fréquentation sera l'indicateur calculé jusqu'en 2008, puis dès cette même année, le taux d'occupation prendra le relais comme indicateur de mesure du contrat jusqu'en 2010.

c. Objectif 3 : Conditions d'exploitation

- *Indicateur 3a : vitesse commerciale*

La cible liée à cet indicateur est une amélioration de la vitesse commerciale de +1 km/h en 2010 par rapport à une valeur de référence de 15,75 km/h en 2006, soit 0,25 km/h de plus par an pendant la durée du contrat de prestations. Un groupe de travail

OCM/TPG a été mis en place afin d'œuvrer à la réalisation de cet objectif. Il est à relever que les lignes dont le tracé est affecté par des travaux importants sont retirées du calcul de la moyenne.

- *Indicateur 3b : horaire et intervalle de passage*

Cet indicateur permet de vérifier l'efficacité des prestations offertes par les TPG. Pour le réseau régional (cadence de 30 minutes environ en heures de pointe), il tient compte du respect de l'horaire. Pour le réseau urbain (cadence entre 6 et 10 minutes environ en heures de pointe), il considère la régularité des intervalles de passage des véhicules.

d. Objectif 4 : Performance environnementale

- *Indicateur 4a : filtres à particules*

Cet indicateur vise notamment au respect du plan OPAIR. La cible visée est que 90% des autobus TPG soient équipés de dispositifs permettant de diminuer ou limiter l'émission des particules. En 2006, la proportion de véhicules équipés est de 72%. Le renouvellement du matériel roulant permettra notamment d'atteindre cet objectif, tout nouvel autobus étant automatiquement équipé d'un filtre.

- *Indicateur 4b : éco-conduite*

L'objectif est de former une majorité des conducteurs à la conduite écologique (anticipation des obstacles, meilleure gestion de la conduite), afin de diminuer les émissions de CO₂ et la consommation d'électricité. Le calcul de cet indicateur représente la proportion de conducteurs formés à l'éco-conduite par rapport à l'ensemble des conducteurs. La cible est un taux de formation de 60% en 2010. Les cours se déroulent sur deux jours pour chaque conducteur formé, ce qui nécessite donc un étalement dans le temps. Il est à relever que la formation à une conduite écologique a également un impact positif sur la vitesse commerciale, la conduite devenant plus fluide.

- *Indicateur 4c : biocarburant*

L'objectif est d'introduire l'utilisation de biocarburant pour les autobus TPG, à hauteur de 5% de biodiesel dans les réservoirs. La cible est de pouvoir utiliser ce carburant dans 100% des bus d'ici à 2010. Plusieurs commissaires s'interrogent sur la possibilité d'utiliser du biocarburant en plus grandes quantités. M. Delacrétaz explique que le pourcentage de 5% est un maximum car, au-delà,

les garanties des constructeurs ne couvrent plus les éventuels dommages ou pannes. D'autre part, les possibilités d'approvisionnement local en biodiesel sont limitées.

e. **Objectif 5 : Maîtrise financière**

- *Indicateur 5a : ratio de contributions cantonales*

Cet indicateur met en relation la part des contributions cantonales (seules les contributions monétaires étant prises en compte) par rapport à l'ensemble des produits. L'objectif fixé par le contrat de prestations est de stabiliser ce ratio autour de 50,7%. M. Genoud note que les prévisions sont extrêmement délicates à faire pour ce type d'indicateur, car le résultat dépend principalement du total des produits, qu'il est difficile d'estimer précisément.

- *Indicateur 5b : taux de couverture globale*

Cet indicateur mesure les efforts de rationalisation de l'entreprise pour diminuer les charges. Il se calcule en divisant le total des produits hors contributions (Etat + Confédération + communes) par le total des charges. L'objectif est d'augmenter ce taux de couverture pour atteindre en 2010 un minimum de 44,7%. M. Genoud indique que la liste des contributions versées par les communes, le canton et la Confédération figure dans le rapport annuel de gestion des TPG.

- *Indicateur 5c : coût/offre*

Cet indicateur mesure le coût par place et par kilomètre. Il se calcule en divisant le total des charges par l'offre de transport (places*km). L'objectif est de faire diminuer ce coût.

Un commissaire (L) demande quelle est la provenance des chiffres utilisés pour mesurer les différents indicateurs. M. Genoud indique que les chiffres proviennent pour la plupart des TPG, pour des raisons pratiques évidentes, mais qu'ils sont ensuite étudiés et vérifiés par le département.

Un commissaire (Ve) suggère de mesurer la fréquentation non de manière absolue mais relativement au nombre de personnes qui utilisent un véhicule privé, afin d'avoir une véritable idée du report modal effectué. M. Genoud répond qu'il serait injuste d'imposer un tel indicateur aux TPG, car ce n'est pas leur rôle de régler la question du transfert modal, mais bien celui de l'Etat.

Un commissaire (L) s'interroge sur la pertinence de la date de reddition du rapport annuel des TPG sur chaque indicateur, soit le 15 mai. Il considère que ces rapports devraient être rendus plus tôt. M. Genoud explique que la

volonté est de rendre tous les rapports à la même date. Or, si la plupart des indicateurs sont assez simples, quelques-uns – notamment le calcul du taux de fréquentation ou de la vitesse commerciale – sont très complexes, nécessitent le traitement d'une grande quantité d'informations et ne peuvent être connus avant le mois de mai, raison pour laquelle cette date a été fixée pour tous les indicateurs.

Un commissaire (Ve) déclare que son groupe est globalement satisfait du contrat de prestations 2007-2010 et notamment du fait que l'aspect environnemental soit pris en compte. Toutefois, il considère que les indicateurs ne sont pas assez précis, ni les objectifs assez exigeants. Dans quatre ans, son groupe souhaiterait que les indicateurs environnementaux soient affinés, par exemple en mesurant le volume de carburant utilisé par place et par kilomètre, de manière à encourager plus fortement les TPG à faire des efforts en la matière.

Une commissaire (S) demande si des hausses tarifaires sont prévues au cours des quatre prochaines années. M. Cramer indique que le contrat de prestations a été élaboré sur l'hypothèse d'un maintien des tarifs actuels. Cela dit, certaines données échappent à la volonté de l'Etat et des TPG ; par exemple, si les CFF (au niveau national) décident d'augmenter leurs tarifs, des discussions doivent ensuite avoir lieu au sein d'UNIRESO et deux choix sont possibles : soit la communauté tarifaire décide d'adapter ses tarifs en suivant la hausse des CFF, soit elle décide de maintenir ses tarifs, auquel cas un dédommagement doit être versé par l'Etat à UNIRESO pour compenser la différence.

Article 5

Pas de commentaire.

Article 6

Un commissaire (Ve) déclare qu'il n'est pas convaincu par le système des pénalités et par son efficacité. M. Cramer explique que cela rentre dans la logique d'un contrat de prestations : l'Etat paie pour acheter des prestations, si celles-ci ne sont pas bonnes, elles seront payées moins cher. Il s'agit d'un enjeu essentiellement symbolique.

Article 7

Pas de commentaire.

Article 8

Pas de commentaire.

Article 9

Pas de commentaire.

Article 10

Un commissaire (MCG) demande des précisions sur cet article, qui concerne le service minimal en cas de grève. Il souhaite notamment savoir si cette disposition a été négociée avec les syndicats. M. Cramer indique que le texte de cet article est repris mot pour mot du dernier contrat de prestations. Il s'agit d'assurer des prestations minimales en cas de grève, comme c'est le cas pour la police ou pour les médecins de l'hôpital. Il ajoute que cet article n'a fait l'objet d'aucun commentaire lors de sa discussion au Conseil d'administration des TPG, qui compte parmi ses membres trois collaborateurs représentant les syndicats.

Article 11

Un commissaire (L) demande ce qui est prévu dans le cadre de l'Euro 2008 et qui prendra en charge ces coûts. M. Cramer explique que l'aspect des transports est éminemment important lors de l'organisation d'événements de cette envergure. Une part importante des frais est dévolue aux transports, qui représentent également un élément de sécurité s'ils sont bien assurés. Les coûts sont à charge de l'Etat et cet événement précis ne rentre absolument pas dans le contrat de prestations, il fera l'objet d'un financement à part.

Article 12

Pas de commentaire.

Article 13

Pas de commentaire.

Article 14

Pas de commentaire.

Article 15

Pas de commentaire.

Article 16

Une commissaire (S) demande si l'alinéa 3, qui fait référence au transfert d'actifs, n'est pas prématuré, puisque ce transfert est encore à l'étude devant la Commission des finances. M. Cramer répond que le Conseil d'Etat est attentif à cet aspect. Si tout se passe comme prévu, le transfert d'actif s'effectuera au 1^{er} janvier 2007. Si le Grand Conseil devait en décider autrement, l'alinéa 3 devient caduc et n'est pas applicable. Il s'agit de prévoir tous les cas de figure possibles.

Article 17

Pas de commentaire.

Article 18

Un commissaire (L) s'inquiète de l'alinéa 3, trop vague selon lui, et qui pourrait permettre de dénoncer le contrat de prestations trop facilement. M. Cramer explique que cet article fait référence à l'article 7 et qu'il signifie que si une infrastructure (par exemple, extension du réseau de tram) n'est pas réalisée à temps, il n'est pas possible pour les TPG de respecter les termes du contrat. Il ajoute que cette disposition constitue une clause d'imprévisibilité, telle que prévue par le code des obligations, et qu'elle n'est pas nouvelle puisqu'elle se trouvait déjà dans le précédent contrat de prestations.

Article 19

Pas de commentaire.

Article 20

Un commissaire (MCG) demande s'il est veillé au respect des conventions collectives en ce qui concerne les sous-traitants. M. Cramer indique que le Conseil d'Etat y est attentif. Cet article a été introduit à la demande des TPG, afin de les protéger. Il est notamment question des lignes transfrontalières, bientôt gérées par le GLCT – au sein duquel l'Etat aura un rôle décisionnaire –, qui sont déjà sous-traitées actuellement. M. Genoud ajoute que le critère du prix n'est pas toujours décisif dans l'attribution d'un marché, mais bien la qualité des prestations fournies, ce qui est encourageant pour les TPG.

Article 21

Pas de commentaire.

Article 22

Pas de commentaire.

Article 23

Pas de commentaire.

Article 24

Un commissaire (L) demande ce qui adviendrait si les TPG recevaient des pénalités, étaient déficitaires et se trouvaient en faillite virtuelle. M. Cramer répond que c'est à peu près ce qui s'est produit durant les années 1990-2000, et que les TPG pourraient remédier à cette situation en diminuant drastiquement leurs investissements.

Article 25

Pas de commentaire.

Article 26

Pas de commentaire.

Article 27

Pas de commentaire.

Lecture du PL 9898 article par article

Le président procède alors à une lecture du projet de loi article par article.

Article 1

Pas de commentaire.

Article 2

Un commissaire (L) propose l'amendement suivant à l'alinéa 1 :

Le total de l'enveloppe pluriannuelle versée aux TPG est le suivant :

- **143 323 000 F** en 2007
- **144 756 270 F** en 2008
- **146 203 833 F** en 2009
- **147 665 871 F** en 2010

Il commente cet amendement et explique que les montants proposés correspondent à une augmentation annuelle de la subvention de l'ordre de +1%, correspondant aux déclarations du Conseil d'Etat sur le retour à l'équilibre financier. Il ajoute avoir pris comme base le montant effectivement versé aux TPG pour 2006 – soit 141 904 000 F – qui dissociait l'enveloppe des investissements. Le commissaire est conscient que cette modification entraîne une adaptation des objectifs, qui ne pourront être atteints avec de telles sommes. Il suggère également, si son amendement est voté, de renoncer au système des pénalités, qui ne pourrait être appliqué.

M. Cramer indique que la volonté du Conseil d'Etat est de maîtriser la croissance des charges en la plafonnant à 1% par an, mais que ce taux est calculé sur l'ensemble du budget de l'Etat. Cela signifie donc que certaines activités de l'Etat verront leurs charges progresser de moins de 1%, voire même diminuer, pour permettre de réaliser des activités prioritaires telles que le développement des transports publics. Il s'agit de faire des choix politiques, et non d'appliquer cette règle du +1% de manière linéaire. Il indique que le Département du territoire se trouve dans la cible pour son budget global.

Au niveau des conséquences sur les objectifs du contrat de prestations, M. Cramer indique qu'une telle baisse serait désastreuse. Avec une

augmentation de la subvention de seulement 1%, il est impossible de demander aux TPG de fournir plus qu'aujourd'hui. Avec la variation moyenne de 6% proposée dans le PL 9898, on crée un effet de seuil, permettant une hausse importante (+25%) de l'offre, mais cet effet de seuil n'est pas possible avec une progression de la subvention comme celle que propose le groupe libéral. Il ajoute que si cet amendement est voté, on va au-devant d'une explosion des problèmes de circulation dans notre canton.

Le président met alors aux voix **l'amendement du groupe libéral** :

Oui : 4 (2 L, 2 UDC)

Non : 9 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 1 MCG)

Abst. : –

Cet amendement est rejeté.

L'article 2, alinéa 1, est donc adopté tel que proposé dans le projet de loi 9898.

Article 3

Pas de commentaire.

Article 4

Pas de commentaire.

Article 5

Pas de commentaire.

Article 6

Pas de commentaire.

Article 7

Un commissaire (L) demande à combien s'élève le taux de rémunération. M. Cramer indique que ce taux est de 0,125%. Cette garantie permet aux TPG de réaliser une économie nette de 4 800 000 F.

Article 8

Pas de commentaire.

Article 9

Pas de commentaire.

Article 10

Un commissaire (L) souhaite savoir ce qui se passe si le Grand Conseil refuse le budget de l'Etat et que celui-ci doit fonctionner selon le système des douzièmes provisoires. M. Cramer répond que cela s'est produit lors de la dernière législature et que, dans ce cas, soit les prestations baissent, soit les tarifs augmentent – ce qui s'est en effet produit.

Article 11

Pas de commentaire.

Article 12

Pas de commentaire.

Article 13

Pas de commentaire.

Le président procède alors au **vote final du projet de loi 9898** :

Oui : 9 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 1 MCG)

Non : –

Abst. : 4 (2 L, 2 UDC)

Le projet de loi 9898 est adopté.

Etude du rapport du Conseil d'Etat M 1504-A

Un commissaire (R) s'exprime sur cette motion, qui émanait de son groupe et qui avait fait suite au précédent contrat de prestations. Cette motion invitait le Conseil d'Etat « à exiger des TPG que les budgets du contrat de prestations 2007-2010 présentent un taux de contribution de l'Etat ne dépassant pas 50% des produits totaux ». Il demande également que soit pris en considération dès que possible le transfert d'actifs.

M. Cramer réaffirme sa volonté, ainsi que celle du Conseil d'Etat, de tendre vers le chiffre énoncé par la motion. Il relève que cet objectif est quasiment atteint puisque le ratio de contribution prévu pour la période 2007-2010 se situe autour de 50,7% (cf. annexe 3). Concernant le transfert d'actifs, M. Cramer indique qu'il en sera tenu compte dans le prochain contrat de prestations, par souci de transparence mais en laissant le temps aux TPG de s'adapter à cette nouvelle situation.

Un commissaire (L) fait part de son soutien à la motion radicale et souhaiterait que l'on tende vers 50% également en ce qui concerne le taux de couverture globale. M. Cramer indique qu'il est illusoire d'imaginer un taux de couverture de 50%. Pour mémoire, le taux actuel est de 41,5% et il est prévu de l'augmenter à 44.7% d'ici 2010. Ce taux de couverture est déjà supérieur à celui de nombreux réseaux urbains de taille comparable à Genève et des efforts constants sont demandés aux TPG pour l'améliorer.

Le président met aux voix **la prise d'acte du rapport motion 1504-A** :

Oui : 13 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG)

Non : –

Abst. : –

Il est pris acte du rapport à l'unanimité.

Etude de la proposition de motion 1561

Audition de M. Pierre Kunz, adjoint scientifique au Service cantonal de protection de l'air (DT) (séance du 2 mai 2006)

M. Kunz explique à la commission que la qualité de l'air s'est améliorée durant les quinze dernières années, grâce aux législations adoptées en la matière. Cependant, les particules fines restent problématiques, car depuis bientôt dix ans, leur taux de concentration ne respecte pas les normes OPAir.

Un commissaire (Ve) se demande si les moyennes annuelles en terme notamment de concentration de particules fines sont vraiment pertinentes. En effet, on peut parvenir à une moyenne acceptable tout en ayant connu des pics au-delà des normes. M. Kunz reconnaît que les deux types de statistiques sont importants : les moyennes annuelles donnent un aperçu général de la situation, tandis que les moyennes journalières permettent de constater les pics. Lors de ces pics, des mesures d'urgence doivent être prises, notamment pour protéger la santé des enfants, des personnes âgées et des personnes sensibles, mais il est important de mener également cette lutte sur le long terme.

Une commissaire (PDC) demande si les véhicules des entreprises sous-traitantes sont compris dans les statistiques des TPG. M. Genoud répond que ces véhicules ne sont pas compris dans le parc TPG ; cela dit, les TPG imposent la plupart du temps les mêmes exigences à leurs sous-traitants qu'à eux-mêmes et la politique des TPG est d'acheter des véhicules pour les faire utiliser par les sous-traitants.

Audition des TPG (en lien avec le contrat de prestations 2007-2010)

Avec 72% de leurs véhicules équipés de filtres à particules, les TPG figurent parmi les réseaux les mieux équipés de Suisse. Le contrat de prestations 2007-2010 prévoit par ailleurs que 90% des véhicules seront équipés en 2010. Actuellement, tous les autobus répondant aux normes euro1, euro2 et euro3 sont équipés. Une partie des autobus euro0 sont équipés de filtres à fumée, mais le parc autobus le plus ancien n'est pas équipé, car le coût serait très important (30 000 F par véhicule) et l'efficacité faible, pour des raisons techniques. Le renouvellement de ces véhicules permettra d'atteindre l'objectif fixé par le contrat de prestations, car tous les nouveaux véhicules répondent aux normes euro4, ce qui permet – à kilométrage constant – un gain de 10% sur la consommation de carburant, ainsi qu'une diminution des émissions de CO₂ (10%), de NOx (31%) et de particules fines (36%).

Un commissaire (L) se demande si on ne pourrait pas faire des économies en équipant les véhicules plus anciens de filtres à particule et en prolongeant leur durée de vie. Il voudrait savoir si des simulations ont été faites. M. Cramer indique que ce type de calcul est extrêmement complexe, vu le nombre de facteurs qui rentrent en ligne de compte (frais de maintenance, consommation de carburant, etc.), mais que les TPG jugent plus avantageux de renouveler leur flotte d'autobus. Par ailleurs, il souligne que l'aspect environnemental n'est pas le seul facteur de décision par rapport au renouvellement : ces véhicules deviennent vieux et doivent être changés.

Une note des TPG intitulée « Filtres à particules et politique environnementale TPG en matière de véhicules » est distribuée aux commissaires (cf. annexe 4).

Discussions de la commission

Les commissaires des groupes signataires (S et Ve) étant satisfaits par les explications reçues lors de l'étude du contrat de prestations par rapport à cette motion, ils suggèrent que la commission propose au Grand Conseil de prendre acte du rapport sur cette motion.

Le président met cette proposition au vote :

Oui : 14 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG)

Non : –

Abst. : –

A l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil de prendre acte des explications fournies en réponse à la motion 1651.

Projet de loi (9898)

relatif à la ratification du contrat de prestations 2007-2010 entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2007-2010 conclu entre l'Etat et les TPG est ratifié.

² Un exemplaire certifié conforme du contrat de prestations est déposé à la Chancellerie d'Etat où il peut être consulté.

Art. 2 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'exploitation et tranches annuelles

¹ L'Etat verse à l'entreprise des TPG l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, répartie en tranches annuelles, sur la base des rubriques budgétaires mentionnées dans l'annexe 7.

Le total de l'enveloppe pluriannuelle versée aux TPG est le suivant :

- 152 000 000 F en 2007
- 155 000 000 F en 2008
- 158 000 000 F en 2009
- 161 000 000 F en 2010

² Conformément à l'article 25, alinéa 2, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants figurant à l'alinéa 1 ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 7, alinéa 2, 18, alinéa 3, 19, alinéa 1, du contrat de prestations.

Art. 3 Clause conditionnelle

En cas de participation au financement par d'autres entités, les montants figurant à l'article 2, alinéa 1, sont réduits d'autant.

Art. 4 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissement

Les TPG prévoient d'assumer le financement des montants d'investissement suivants, répartis en tranches annuelles :

- 85 045 000 F en 2007
- 78 750 000 F en 2008
- 10 385 000 F en 2009
- 40 820 000 F en 2010

Art. 5 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé par une caution simple à garantir le remboursement d'un ou des prêts à hauteur de 215 000 000 F en faveur des TPG pour l'acquisition des investissements conformément aux exigences du contrat de prestations 2007-2010, mentionnés à l'article 4.

² Le montant résiduel de cette caution est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

Art. 6 Appel de la garantie

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 7 Rémunération de la garantie

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

Art. 8 Modification du contrat de prestations

¹ Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

² Les annexes au contrat de prestations peuvent être adaptées d'entente entre les parties, conformément aux articles 7, alinéa 2, 18, alinéa 3, 19, alinéa 1, du contrat de prestations, sous réserve de l'article 2, alinéa 2, de la présente loi.

Art. 9 Contrôle interne

Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévu par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

Art. 10 Relation avec le vote du budget

L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

Art. 11 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département compétent.

Art. 12 Lois applicables

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, à l'exception de ses articles 36 à 42, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques, du 19 janvier 1995.

Art. 13 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Proposition de motion (1651)

Equiper de filtres à particules les transports en commun; un engagement indispensable pour la santé publique!

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- que pour pouvoir réduire les oxydes d'azote (NOx) et les COV (qui groupent toute une série de « composés organiques volatils »), il faut des mesures à long terme telle l'utilisation obligatoire des meilleures technologies disponibles dans tous les secteurs économiques responsables des émissions ;
- que parmi ces mesures techniques, on peut citer les prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules à moteur (EURO 4 et 5 en harmonie avec l'Union européenne) et du trafic non routier (par exemple les machines de chantier) ;
- que les oxydes d'azote sont la cause de maladies des voies respiratoires, de nombreux dommages aux plantes et nuisent à l'équilibre de l'écosystème en se combinant à d'autres émissions ; il en résulte également un rôle d'engrais excessif pour l'écosystème ;
- que pour respecter les valeurs limites de l'ordonnance sur la protection de l'air il faut une nouvelle réduction de 50% de la quantité de NOx et de COV,

invite le Conseil d'Etat

à présenter les bases légales permettant d'exiger des TPG et de leurs sous-traitants ainsi que pour toutes les entreprises de transport public en matière de transport local ou régional, qu'elles équipent leurs véhicules diesel, modèles année 2000 ou postérieurs, de filtres à particules et que toutes les nouvelles acquisitions en soient également équipées. Cela vaut aussi en cas de renouvellement d'une partie du parc.

ANNEXE 1

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

CONTRAT DE PRESTATIONS

(2007-2010)

entre

La République et Canton de Genève

représentée par le département du territoire

ci-après “ **l'Etat** ”

d'une part

et

Les Transports Publics Genevois

Etablissement autonome de droit public genevois dont le siège est sis 1 route de la Chapelle à Genève,

représentés par le président du conseil d'administration et le directeur général

ci-après “ **les TPG** ”

d'autre part.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

Préambule

L'Etat et les TPG ont pour but de mettre à la disposition de la population les meilleures conditions de transport public, à l'effet d'offrir une véritable alternative au transport privé. A cette fin, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers, à maintenir des tarifs accessibles au plus large public et à améliorer le transfert modal dans le Canton de Genève et la région, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Règles régissant les rapports des parties

Les rapports des parties sont régis par le présent contrat et, notamment, par les dispositions suivantes :

- La loi fédérale sur le transport public, du 4 octobre 1985 (LTP - RS 742.40)
- La loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101); l'Ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs, du 25 novembre 1998 (OCTV - RS 744.11); l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer, du 18 décembre 1995 (OIPAF - RS 742.101.1)
- La loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01)
- La loi fédérale sur les entreprises des trolleybus du 29 mars 1950 (RS 744.21)
- La loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20)
- La constitution de la République et Canton de Genève, du 24 mai 1847 (Cst -RS A 2 00)
- La loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG-RS H.1.55)
- La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau -RS H.1.50)
- La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993 (LGAFF-RS D 1.05)
- La loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (RS GE D 1 11)
- La loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21-RS A 2 60)
- La loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (RS L 2 40)
- Le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (RS H 1.55.04)
- Le contrat de prestations unireso ©, valable du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2010 conclu entre le Canton de Genève et la "Communauté tarifaire intégrale de Genève", soit la société simple constituée par les Chemins de Fer Fédéraux Suisses SA, les Transports Publics Genevois et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA.
- Le plan directeur 2007-2010 du réseau des transports publics adopté le 26 avril 2006 par le Conseil d'Etat.
- La déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002).

Article 2

¹Le présent contrat vise les activités de transport public des TPG. Il a pour objet d'assurer à l'entreprise une autonomie de gestion lui permettant de mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

Objet du contrat

²Ce contrat vise à garantir des prestations de qualité au meilleur prix, par une maîtrise des coûts et une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale. Il tend aussi à permettre d'améliorer la couverture des charges par les produits.

³A ces fins, les TPG fournissent les prestations correspondant à l'offre de référence définie aux articles 3, 4 et 5 du présent contrat, tandis que l'Etat leur garantit la bonne exécution des engagements visés aux articles 17 à 23 ci-après, en particulier l'attribution de l'enveloppe budgétaire pluriannuelle nécessaire à la réalisation de leur mission.

⁴La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes du développement durable.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

TITRE II

PRESTATIONS DES TPG

Article 3

Offre
de référence

Objectifs
généraux et
responsabilité
quant aux
résultats

¹Les TPG doivent atteindre les objectifs quantitatifs, environnementaux et financiers portant sur les thématiques suivantes, découlant notamment du plan directeur des transports collectifs :

a. offre de transport. Cet objectif s'inscrit dans le cadre du développement des transports collectifs fixés par le Plan directeur des transports collectifs 2007-2010. Il est mesuré par l'indicateur décrit à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

b. fréquentation. Cet objectif permet de vérifier l'adéquation de l'offre fournie par rapport à la demande. Il est mesuré par l'indicateur décrit à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

c. conditions d'exploitation. Cet objectif permet de s'assurer que les transports collectifs offrent des temps de déplacement optimaux, et sont favorisés par rapport au reste du trafic. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

d. performance environnementale. Cet objectif permet de vérifier que les exigences en termes de responsabilité environnementale sont respectées. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

e. maîtrise financière. Cet objectif s'inscrit dans le cadre du respect des budgets et subventions alloués par le Grand Conseil. Il vise à s'assurer d'une utilisation optimale des deniers publics. Il est mesuré par les indicateurs décrits à l'article 4 dont les modalités sont définies dans l'annexe 1.

²Les TPG sont responsables de leurs résultats généraux, sous réserve qu'ils disposent des moyens d'actions et de la marge de manœuvre nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés.

Article 4

Indicateurs de
mesure des
objectifs

¹Les parties mesurent les objectifs définis à l'article 3 en fonction des indicateurs suivants, qui permettent de suivre l'évolution des objectifs au cours du contrat de prestations :

a. Objectif 1 : offre de transport.

- Indicateur 1a : offre de transport (places*kilomètre)

b. Objectif 2 : fréquentation.

- Indicateur 2a : taux d'occupation des véhicules

c. Objectif 3 : conditions d'exploitation.

- Indicateur 3a : vitesse commerciale
- Indicateur 3b : horaire et intervalle de passage

d. Objectif 4 : performances environnementales.

- Indicateur 4a : filtres à particules
- Indicateur 4b : eco-conduite
- Indicateur 4c : biocarburant

e. Objectif 5 : maîtrise financière.

- Indicateur 5a : ratio de contributions cantonales
- Indicateur 5b : taux de couverture globale
- Indicateur 5c : coût / offre

Base du calcul
et de référence

²Les indicateurs présentés ci-dessus se calculent selon la méthode et la cible de référence définies dans l'annexe 1.

³L'atteinte des valeurs-cibles de référence peuvent être de la responsabilité des TPG, de celle de l'Etat de Genève, voire des deux simultanément (cf. annexe 1).

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

Article 5

Offre quantitative de référence

¹L'offre quantitative de référence au 1^{er} janvier 2007 est décrite dans les documents suivants :

- La structure du réseau. (Annexe 2)
- Le plan du réseau. (Annexe 3)
- Les intervalles de passage de référence des véhicules (Annexe 4).

²Les TPG poursuivent les objectifs fixés dans la loi sur le réseau des transports publics et réalisent, avec l'accord du Conseil d'Etat, les objets du plan directeur 2007-2010 du réseau des transports collectifs qui les concernent (Annexe 6).

Article 6

Atteinte des cibles

¹Les TPG sont tenus d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance de + ou - 5 % par rapport à la cible, la valeur cible calculée selon l'article 4 et l'annexe 1 du présent contrat.

²Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou n'est que partiellement atteinte, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'annexe 1, et les prestations financières de l'Etat sont diminuées en conséquence.

³Pour les indicateurs dont l'Etat partage la responsabilité avec les TPG, un cahier des charges des prestations de chacune des parties est établi annuellement, et annexé au rapport d'étape et au rapport de réalisation de l'offre. Si l'Etat ne respecte pas ses engagements, les pénalités des TPG sont pondérées au prorata de l'atteinte, par l'Etat, des objectifs qui lui sont attribués dans ce cahier des charges.

⁴Chaque année, les TPG fournissent à l'Etat, au plus tard le 15 mai, le rapport de réalisation de l'offre de l'année précédente, contenant les valeurs cibles définies selon l'art. 4, accompagnées des tableaux synthétiques nécessaires à la détermination des pénalités.

⁵L'Etat se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 30 septembre suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice suivant le rapport de la réalisation de l'offre.

Article 7

Dégradation ou diminution des prestations

¹Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible des prestations de l'une des parties doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate envers l'autre partie.

²Si pour des raisons propres aux TPG, un écart négatif est constaté entre la valeur absolue cumulée de l'offre planifiée dans le présent contrat et celle signalée dans les rapports d'étape annuels, les parties peuvent :

- convenir d'une adaptation des annexes du contrat de prestations et/ou
- modifier la tranche budgétaire annuelle.

Article 8

Sous-traitance

¹Le volume des activités pouvant être donné en sous-traitance ne doit pas dépasser les taux fixés dans la loi (LTPG, article 1, ch. 5) par rapport au montant des charges totales des TPG.

²Les articles 9, 10 et 11 du présent contrat demeurent réservés.

Article 9

Cas fortuits et de force majeure

Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs-cibles prévues dans l'offre quantitative lors de cas fortuits et de force majeure. Ils doivent néanmoins prendre toutes mesures utiles afin d'assurer une exploitation normale.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

Article 10

Service minimum

¹En cas de grève, les TPG doivent fournir au minimum une offre atteignant le tiers de celle programmée aux heures de pointe sur les lignes principales (*zones tarifaires 11 et 12*) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (*zones tarifaires 21, 31, et 41*).

²Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance.

³En cas d'impossibilité pour les TPG d'effectuer un service minimum, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer celui-ci.

Article 11

Offre complémentaire

¹L'offre fournie par les TPG en complément de l'offre de référence fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'offre complémentaire donne lieu à une facturation indépendante de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 18 ci-après.

²Les nouveaux contrats à caractère provisoire ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

³Les lignes correspondant à l'offre complémentaire, situation au 1^{er} janvier 2006, figurent en annexe (Annexe 2).

⁴L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. L'Etat paie lesdites prestations sur présentation des factures y relatives par les TPG. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence décrite à l'article 5.

Article 12

Offre de trafic régional

L'offre de trafic régional dépend des commandes passées par le Canton, au sens de l'article 49 alinéa 1^{er} de la LCdF, cela par période d'horaire de mi-décembre de chaque année à mi-décembre de l'année suivante.

Article 13

Plan financier pluriannuel

¹Les TPG fournissent un plan financier pluriannuel, qui comporte un budget des investissements et un budget de fonctionnement. Ceux-ci doivent notamment permettre la détermination du montant de l'enveloppe et des différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG, selon le cadre législatif initial, et sans tenir compte des impacts d'une péréquation financière entre la Confédération et l'Etat (RPT). Il fait partie intégrante du présent contrat (Annexe 7).

²Les TPG sont tenus d'appliquer les dispositions de la LGAF, modifiée en mai 2005. Dans ce cadre, les TPG visent la certification dès 2007 aux normes IPSAS. Les comptes annuels seront présentés en adoptant ces normes comptables.

Dès 2008, les TPG fourniront à l'Etat l'ensemble de leurs budgets et états financiers en intégrant le changement de norme. A cet effet, ils fourniront, toutes choses égales par ailleurs, un document de référence lié au Plan financier pluriannuel tel qu'annexé au présent contrat.

Article 14

¹Les TPG appliquent les tarifs fixés dans le contrat de prestations conclu entre l'Etat et la Communauté tarifaire intégrale de Genève, cela pour le réseau de référence et les extensions prévues dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

²Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

TITRE III**INFRASTRUCTURES IMMOBILIERES**

Article 15

¹ Les parties recherchent les meilleures solutions pour régler le régime juridique des terrains, bâtiments et équipements nécessaires à l'exploitation des TPG (dont les bâtiments de la Jonction et du Bachet-de-Pesay).

² Les objectifs des TPG ainsi que les indicateurs permettant de les mesurer ne tiendront pas compte de l'opération dite de transfert d'actifs entre l'Etat et les TPG.

³ Les TPG assument seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipements. Dans ce cas, le principe, les modalités et les conséquences éventuelles (notamment sur l'enveloppe budgétaire) sont discutés entre l'Etat et les TPG.

Article 16

¹ L'Etat est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 de l'arrêté régissant le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois du 14 décembre 1987 (H 1 55.04). Les TPG en assument l'entretien et le renouvellement de celles-ci, aux frais de l'Etat, selon les modalités fixées à l'article 22 ci-après.

² L'Etat délègue aux TPG les concessions relatives aux infrastructures qui lui sont octroyées par la Confédération.

³ Les infrastructures devant appartenir à l'Etat mais subsistant actuellement dans les comptes des TPG seront transférées à ce dernier, qui s'oblige à les reprendre selon des modalités à convenir, dans le cadre du transfert d'actif.

TITRE IV**PRESTATIONS DE L'ETAT**

Article 17

Plan directeur
du réseau des
transports
publics

¹ L'Etat associe les TPG à la préparation du plan directeur du réseau des transports collectifs servant de base à l'élaboration du contrat de prestations de la période 2011-2014.

Article 18

Enveloppe
budgétaire

¹ L'Etat s'engage, dans les limites du droit cantonal, à verser aux TPG, par tranches annuelles, l'enveloppe budgétaire pluriannuelle afférente à l'offre de transport, sous réserve des articles 6 et 7.

² Les TPG s'engagent de leur côté à respecter l'enveloppe budgétaire du plan financier pluriannuel.

³ Toutefois, lorsque des circonstances nouvelles entraînent des variations notables par rapport au plan financier pluriannuel, les parties peuvent revoir d'un commun accord l'enveloppe budgétaire ainsi que les prestations convenues dans le présent contrat de prestations.

⁴ Les indemnités versées aux TPG par les collectivités publiques en raison de leurs commandes annuelles de prestations sont complétées par l'Etat à l'effet de couvrir la totalité de l'excédent des charges afférentes à l'offre de trafic régional.

⁵ Un douzième de la tranche annuelle est versé mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

Article 19

Modification de l'offre demandée par l'Etat

¹Si l'Etat demande une augmentation ou une diminution de l'offre pendant la durée du contrat de prestations, l'enveloppe budgétaire est modifiée en conséquence.

²Si, à la suite d'une diminution de l'offre de référence TPG demandée par l'Etat en cours de contrat, les TPG sont contraints de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), l'Etat indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.

³L'instance de médiation visée à l'article 25 est saisie en cas de différend sur l'évaluation dudit préjudice subi par les TPG.

Article 20

Mise en appel d'offres et adjudication de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à une entreprise autre que les TPG

¹L'Etat s'engage à consulter les TPG avant toute mise en appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.

²Dans le cas d'éventuelles mises en appel d'offre de l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.

³En cas d'une diminution de l'offre, en cours de contrat, suite au transfert de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à un autre opérateur de transport, l'Etat indemnise les TPG de la totalité du préjudice direct et indirect subi, tel que le manque à gagner et les intérêts sur les emprunts contractés. L'Etat s'engage par ailleurs à prendre toute disposition utile et possible concernant le personnel excédentaire, par exemple sa reprise par le nouvel exploitant.

⁴Les lignes D, F et Y seront extraites du présent contrat lorsque la responsabilité de leur organisation aura été transférée par l'Etat à une nouvelle autorité organisatrice transfrontalière en cours de création.

⁵L'instance de médiation visée à l'article 25 est saisie en cas de différend sur l'évaluation dudit préjudice subi par les TPG.

Article 21

Annonce de l'adaptation des tranches annuelles

Toute proposition de modification du montant de la tranche annuelle doit être communiquée à l'autre partie avant le 30 septembre afin de prendre effet - en cas d'accord - au premier janvier de l'année suivante.

Article 22

Entretien et renouvellement des infrastructures actuelles et mise en exploitation des infrastructures nouvelles

¹L'Etat s'engage à verser en sus aux TPG, sur la base, d'une part, d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année, et des factures inhérentes aux travaux effectivement effectués d'autre part, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures actuelles visées à l'article 16. L'Etat s'engage à régler les factures dans les 15 jours suivant leur réception.

²Les TPG en tiennent un décompte annuel.

³L'Etat s'oblige à mettre en exploitation les infrastructures nouvelles aériennes et au sol nécessaires à la réalisation du plan directeur 2007-2010 du réseau des transports publics (Annexe 6).

Article 23

Amélioration durable des conditions de circulation

¹L'Etat, respectivement l'office cantonal de la mobilité (OCM) prend toutes mesures utiles, dans le respect des autres modes de transport, pour améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, à l'effet de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation.

²L'Etat s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010 / version du 23 août 2006 Amendée

³A cet effet, les TPG et l'OCM élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés.

⁴Ledit cahier des charges est une annexe au rapport d'étape et au rapport de réalisation de l'offre dont il fait partie intégrante, et est à ce titre approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

⁵L'Etat associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de la circulation sur leur territoire.

TITRE V

DIVERS

Article 24

Résultats
comptables

Les TPG conservent les trois-quarts de leur résultat comptable, dont deux-quarts seront affectés à la réserve générale et un quart à la libre disposition du conseil d'administration, tandis qu'un quart sera versé à l'Etat au titre de contribution au renouvellement des infrastructures de transport aériennes et au sol.

Article 25

Médiation

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat doit faire l'objet d'une tentative de médiation par devant un médiateur indépendant désigné de commun accord par les deux parties.

Article 26

For compétent

Si un constat d'échec doit être fait par l'une des parties au terme de la médiation, ou si un médiateur n'a pu être désigné d'un commun accord, le litige pourra être porté devant le Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

Article 27

Durée du
contrat

¹Le présent contrat entre en vigueur dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire, mais avec effets au 1^{er} janvier 2007. Il vient à échéance le 31 décembre 2010.

²Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement du contrat au moins douze mois avant son échéance.

³Si, à l'échéance, les conditions du nouveau contrat n'ont pas encore été arrêtées, l'Etat continue de verser chaque mois un douzième de la tranche annuelle de l'année précédente.

Le contrat de prestations a été approuvé par le Conseil d'administration des
TPG le xxxxxx
et par le Conseil d'Etat le 23 août 2006

Pour la République et Canton de Genève

Robert Cramer
Conseiller d'Etat

Pour les Transports Publics Genevois

Michel Jacquet
Président du conseil d'administration
Stéphanie Fontugne
Directrice générale

Genève, le
Fait en trois exemplaires

Tables des matières

Annexes

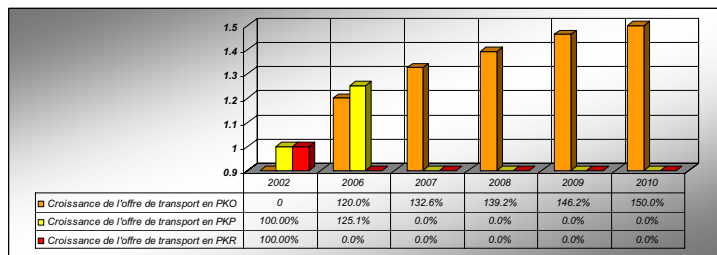
- Annexe 1 : Indicateurs du contrat de prestations (art. 3 &4)
- Annexe 2 : Lignes et structure du réseau (art. 5)
- Annexe 3 : Plan du réseau (art. 5)
- Annexe 4 : Intervalles de passages des véhicules (art. 5)
- Annexe 5 : Places kilomètres offertes par mode de transports (art. 5)
- Annexe 6 : Réalisation du plan directeur des transports collectifs 2007-2010
(art. 5)
- Annexe 7 : Plan financier pluriannuel (art. 13)

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : OFFRE DE TRANSPORT****Nom de l'indicateur****Croissance des places kilomètres réalisées (PKR)****Portée de l'indicateur**

Les subventions octroyées par l'Etat de Genève doivent permettre la réalisation de l'offre demandée dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

Cible

La croissance de l'offre de transports globale doit progresser selon le tableau ci-dessous.

**Mode de calcul**

Kilomètres x capacité des véhicules

Les valeurs de référence sont l'offre de 2002, ce qui explique que les cibles sont exprimées en pourcentage.

Information

PKO : il s'agit de la vision de la croissance souhaitée dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

PKP : il s'agit de la vision matérialisée annuellement et validée par l'OCM, dans le rapport d'étape.

PKR : il s'agit de l'offre effectivement réalisée durant la période de référence.

L'offre de transport est précisée annuellement dans le rapport d'étape et de ce fait, il y a nécessité de disposer d'un calendrier d'application de l'offre, lequel suppose une validation des projets par l'OCM garantissant la mise en œuvre des moyens nécessaires. C'est pourquoi les PKP doivent servir de référence à la mesure de l'efficience de l'entreprise.

Certains incidents ne pouvant être imputés à l'exploitant (travaux majeurs interdisant le trafic sur certains parcours, cas de force majeure, effondrements de voirie, émeutes dans certains quartiers, etc.), les journées considérées seront exclues des PKP et de la mesure pour toutes les lignes impactées.

Bien évidemment, les capacités des véhicules utilisés demeurent inchangés et identiques par rapport à la référence 2002 afin que les comparaisons et évolutions soient justes (voir annexe n° 5 du contrat de prestations).

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les PKR globaux de l'offre de transport, subdivisés par mode de transport (Autobus, trolleybus et tramways, lignes principales, secondaires et scolaires), ainsi que les jours exclus et le motif de cette exclusion.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

L'atteinte du contrat de prestations sera vérifiée en constatant que les PKR annuelles correspondent ou sont supérieures aux PKP annuelles.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Conformément à l'article 7 du contrat de prestations, lorsque le rapport d'étape est validé, la valeur des PKP devient la cible pour l'année concernée.

Si la progression de l'offre en PKP devait différer de celle prévue au plan directeur, l'écart peut être compensé sur les années suivantes, de telle sorte à ce que les PKR de 2010 ne soient pas inférieures aux PKO 2010.

Contribution de l'État

Validation dans les délais du rapport d'étape, mise à disposition des infrastructures nécessaires selon le Plan Directeur des Transports Publics validé le 26.04.2006 à la nouvelle étape, financement selon les tranches annuelles planifiées.

CONTRAT DECONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : FREQUENTATION****Nom de l'indicateur****Taux d'occupation des véhicules****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur permet de s'assurer une occupation adéquate des véhicules en respectant un degré de confort approprié. Concrètement, le but est

- aux heures de pointe, de proposer des places libres pour les futurs clients
- aux heures creuses, de s'assurer que les véhicules ne sont pas vides.

Cible

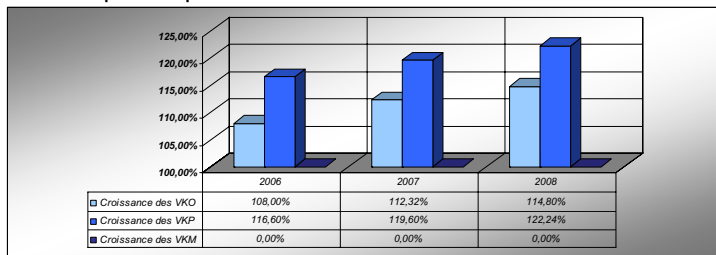
Etant donné qu'il s'agit d'un nouvel indicateur, les méthodes de calcul et cibles sont encore à valider sur la base des éléments connus à ce jour.

Cet indicateur nécessite, pour être pleinement efficace de nombreuses données fiables qui pourront nous être fournies par l'augmentation massive du nombre de véhicules équipés de systèmes de comptage durant l'année 2007.

Par conséquent, cet indicateur sera fourni à partir de 2008, après qu'un groupe de travail OCM / TPG ait avancé sur ces éléments et pu fixer des cibles réalistes.

Pour 2007 et 2008, les TPG continueront à fournir l'indicateur actuel sur la fréquentation, à savoir le Voyages * Kilomètres prévalent dans le contrat de prestations 2003-2006.

Ainsi, l'évolution vers ce nouvel indicateur se fera en complète compréhension des éléments de calcul.

Cibles de fréquentation pour les années 2007 et 2008 :

A ce titre, les commentaires et éléments avancés ci-dessous sont indicatifs de la mesure actuellement travaillés pour aboutir rapidement sur ce sujet.

Mode de calcul**Moyenne des maximum de passagers inter-arrêts des courses de la plage horaire**

Moyenne des places offertes des courses sur la plage horaire

Ces taux seront calculés pour les différentes plages horaires du lundi au vendredi sur l'année.

Le calcul consiste à diviser la somme du nombre maximum de passagers inter-arrêts de toutes les courses de la tranche horaire concernée, par la somme des places offertes pour l'ensemble des courses de cette même plage horaire.

La valeur finale correspond à une moyenne annuelle sur les lundis à vendredis de toute l'année pour chacune des plages horaires définies.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

Information

Ces taux se calculeront sur les mêmes plages horaires suivantes :

Les taux d'occupation sont calculés sur une base de 4 personnes au m2 et doivent être corrélés aux normes de service en vigueur (selon annexe n° 5 du contrat de prestations).

Il faut noter que cet indicateur pertinent aux heures de pointes est très délicat à mettre en œuvre aux heures creuses où l'intervalle maximum admissible est souvent atteint. Les contraintes d'élaboration des services voitures peuvent alors générer des taux en heures creuses relativement faibles mais ne permettant toutefois pas d'économiser des moyens en utilisant les bornes maximales autorisées par la loi.

Lors des heures de pointes, le taux d'occupation de 80% devrait être respecté selon des valeurs cibles à déterminer.

Lors des heures creuses, il s'agit de constater que le taux d'occupation respecte des valeurs à déterminer.

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les taux d'occupation, en référence aux cibles à fixer.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

NEANT

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010
Objectif : CONDITIONS D'EXPLOITATION

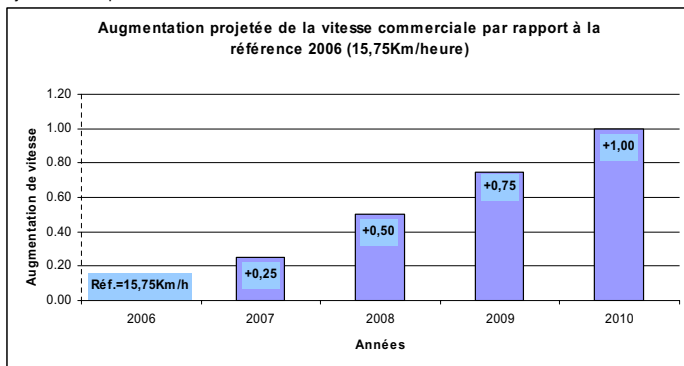
Nom de l'indicateur
Vitesse commerciale

Portée de l'indicateur

Cet indicateur permet de vérifier la maximisation de la croissance de la vitesse commerciale.

Cible

L'objectif est fixé par les cibles suivantes.



Mode de calcul

La vitesse commerciale est calculée d'un bout à l'autre des lignes en KM/heure sur les lignes principales et de doublure du réseau urbain, et pondérée par les types d'horaires annuels (période normale, période de vacances, types de jour et plage horaire)

La vitesse moyenne est obtenue en divisant les distances cumulées de toutes les courses par leur temps cumulé à partir des données de la construction de l'horaire.

La détermination du temps de parcours appliqué lors d'une étape se calcule à partir du réalisé des périodes écoulées.

De ce fait, la cible d'une année N sera comparée à la vitesse planifiée N+1 mesurée effectivement durant la même année N.

Donc, l'étape du mois d'août 2006 fournie en annexe servira de référence à la fixation des objectifs 2007-2010.

Certains incidents ou modifications structurelles du réseau ne pouvant être imputés à l'exploitant (travaux, accidents, changement de mode d'exploitation, etc.), l'impact négatif engendré sur les lignes affectées plus de 6 mois sur un exercice sera pris en compte.

Les valeurs de vitesse commerciale des lignes concernées par ces incidents seront supprimées du calcul définitif.

Cette méthode permet de conserver la référence 2006 fixe (15,75 KM/Heure), tout comme les cibles annuels, indépendamment des incidents cités ci-dessus.

Information

La vitesse commerciale est celle ressortant du logiciel de conception des horaires.

Les temps de parcours ainsi que les horaires sont réalisés afin de maximiser la vitesse commerciale, ils sont analysés et mis à jour régulièrement à chaque étape seulement.

En effet, la modification des temps de parcours ayant un impact sur l'horaire clientèle impose une étape.

Origine de l'information

Logiciel de construction des horaires.

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, la vitesse commerciale globale pour les lignes principales en précisant si certaines ont du être écartées pour raisons de travaux ou autre.

La vitesse réalisée pour l'année N sert à établir les valeurs de vitesse commerciale planifiée pour l'année N+1.

Tout dépassement d'objectif pour une année contribue à la réalisation de l'objectif de ou des années suivantes.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

Groupe de travail OCM/TPG mis en place. Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape. Il contient des obligations quantifiées de l'Etat, base du système de pénalités.

Réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : CONDITION D'EXPLOITATION****Nom de l'indicateur****Horaire et intervalles de passage****Portée de l'indicateur**

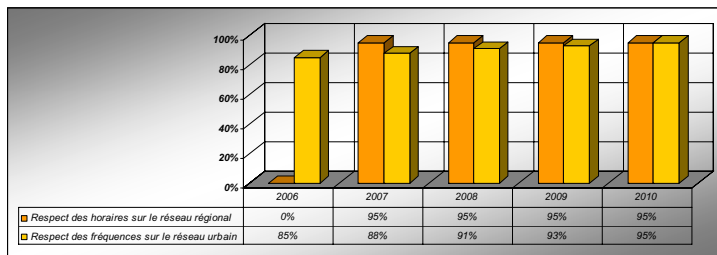
Cet indicateur doit permettre de vérifier l'efficacité du service lors de la réalisation de l'offre.

Elle se vérifie par le respect :

- des horaires pour le réseau régional
- des intervalles d'offre pour le réseau urbain

Cible

La ponctualité/régularité doit se traduire par les cibles suivantes.

**Mode de calcul**Réseau régional

- 95% des véhicules ont un retard inférieur ou égal à 6 minutes, par rapport à l'horaire.

Réseau urbain

- 95% des véhicules ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes, par rapport aux fréquences de base.

Certains incidents ne peuvent être imputés à l'exploitant (travaux, accidents, etc...), l'impact négatif engendré sur les lignes sera calculé et viendra modifier l'objectif visé.

Aucune avance à l'horaire n'est permise pour les lignes régionales.

Le calcul se fait par rapport aux points de départ des courses et à l'intervalle d'offre entre deux véhicules pour le réseau urbain.

Certains incidents ne pouvant pas être imputés à l'exploitant, les journées considérées seront exclues de la mesure pour toutes les lignes impactées.

Information

Le calcul de l'atteinte des objectifs doit s'effectuer sur une base statistique de 75% des courses au minimum la première année et 95% les années suivantes.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG à partir des données du SAEIV..

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, les taux de respect de l'horaire pour le réseau régional et celui de l'intervalle pour le réseau urbain, ainsi que les jours exclus et le motif de cette exclusion.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

La réussite de l'indicateur tient également compte de la mise en œuvre par l'OCM des mesures suivantes :

- Groupe de travail OCM/TPG mis en place. Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape. Il contient des obligations quantifiées de l'Etat, base du système de pénalités.
- Réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

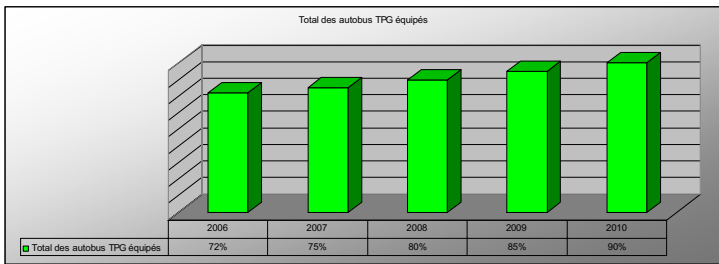
CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE****Nom de l'indicateur**
Filtres à particules**Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier que notre offre de transport s'oriente vers une offre de transports écologique.

Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

Cible

L'objectif est de présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules, en respectant les cibles suivantes.

**Mode de calcul**

$$\frac{\text{Autobus TPG équipés}}{\text{Total des autobus TPG}}$$

Information

Autobus TPG équipés : autobus appartenant aux TPG et équipés de dispositifs permettant de diminuer ou limiter l'émission de particules.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le domaine d'activité Technique.

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir le nombre total des autobus TPG et le nombre des autobus TPG équipés. Le ratio entre les deux nombres détermine le taux du parc équipé.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

NEANT.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010
Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Nom de l'indicateur
Eco-conduite

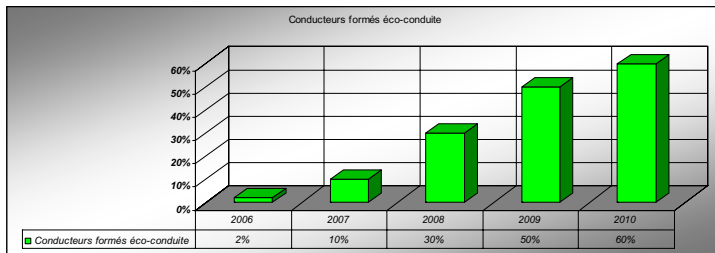
Portée de l'indicateur

Cet indicateur doit permettre de vérifier que la conduite des collaborateurs TPG s'effectue dans un respect de l'environnement.

Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

Cible

L'objectif est de former une majorité des conducteurs à la conduite écologique afin de diminuer, entre autres, l'émission de CO2 et la consommation d'électricité (kwh).



Mode de calcul

$$\frac{\text{Conducteurs formés éco-conduite}}{\text{Total des conducteurs de l'entreprise}}$$

Information

Les conducteurs sont exprimés en personnes physiques.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG.

Rapport de réalisation

Le rapport du contrat de prestations est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'offre. Il mentionne (sans nom) le nombre de conducteurs formés ainsi que le nombre formé dans l'année en cours.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

NEANT.

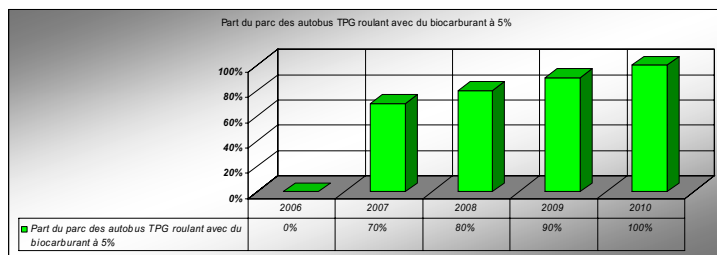
CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE****Nom de l'indicateur****BIO Carburant****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur doit permettre de vérifier que l'offre de transport s'oriente vers une offre de transport écologique.

Cet objectif permet également de s'orienter vers le respect du plan OPAIR.

Cible

L'objectif est d'introduire l'utilisation de bio carburant pour l'offre de transport autobus TPG.

**Mode de calcul**

$$\frac{\text{Nombre d'autobus TPG utilisant du bio-carburant}}{\text{Nombre total d'autobus TPG}}$$

Information

La teneur de bio-diesel dans le bio-carburant utilisé est de 5%.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le domaine Technique.

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir le nombre d'autobus TPG utilisant du bio-carburant par rapport au nombre total d'autobus TPG. La teneur de bio-diesel sera également précisée.

Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

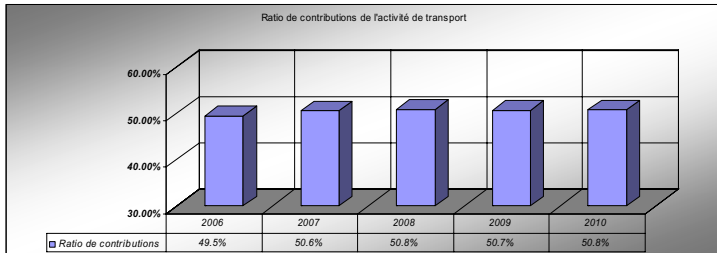
Financement de la non-compensation de la rétrocession de la taxe carburant pour la part liée au bio diesel, selon la législation en vigueur.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Ratio de contributions cantonales****Portée de l'indicateur**

L'indicateur met en relation la part des contributions cantonales en rapport avec l'ensemble des produits, afin de vérifier les efforts de croissance de ceux-ci.

Cible

Le ratio de contributions cantonales ne doit pas être supérieur aux taux ci-dessous.

**Mode de calcul**

$$\frac{\text{Contributions Cantonales uniquement monétaires}^{(*)}}{\text{Total des produits}}$$

(*) y.c. indemnité pour introduction de la CTI

Information

Le seul retraitement versus la législation fédérale concerne l'indemnité pour l'introduction de la CTI, qui sera considérée dans les contributions cantonales et non dans les produits voyageurs.

A des fins comparatives historiques, seules les contributions cantonales monétaires seront prises en compte. En effet, avec l'application des normes IPSAS, des subventions non-monétaires (dites tacites) pourraient être inscrites dans les comptes, mais elles ne seront pas prises en compte le cas échéant.

Toute modification de la répartition des subventions liée à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles mentionnées ci-dessus. Enfin, cet objectif est calculé avant transfert d'actifs et ne concerne que l'offre de transport.

Origine de l'information

Etats financiers (logiciel SAP).

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG.

Rapport de réalisation de l'offre

Le rapport devra mentionner les subventions cantonales reçues durant l'année pour l'activité de transport et le total des produits du compte de résultat de l'activité de transport, selon informations ci-dessus. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

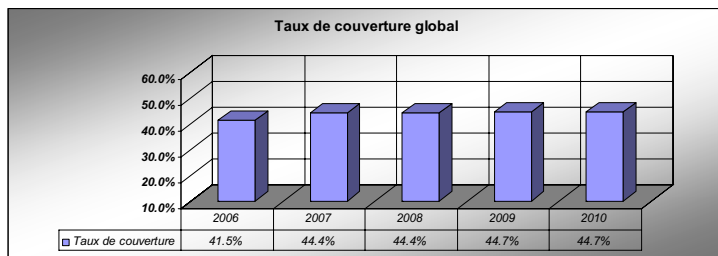
NEANT.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Taux de couverture globale****Portée de l'indicateur**

L'indicateur doit démontrer que les efforts de rationalisation de l'entreprise permettent de diminuer les charges.

Cible

Le taux de couverture globale doit être au maximum des cibles mentionnées ci-après.

**Mode de calcul**

$$\frac{\text{Total des produits} - \text{Contributions}}{\text{Total des charges}}$$

Information

Sont inclus dans le total des produits voyageurs les compléments tarifaires et l'indemnité pour l'introduction de la CTI, selon la législation fédérale en la matière et pour répondre aux demandes d'indicateurs financiers de l'Office Fédéral des Transports.

A des fins comparatives historiques, seules les contributions monétaires seront prises en compte. En effet, avec l'application des normes IPSAS, des subventions non-monétaires (dites tacites) pourraient être inscrites dans les comptes, mais elles ne seront pas prises en compte le cas échéant.

Toute modification des subventions liée à des modifications législative (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles mentionnées ci-dessus.

Cet objectif est calculé avant transfert d'actifs et ne concerne que l'offre de transport.

Origine de l'information

Etats financiers (logiciel SAP).

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG.

Rapport de réalisation de l'offre

Le rapport devra mentionner les contributions totales reçues durant l'année pour l'activité de transport et le total des produits et charges du compte de résultat de l'activité de transports, selon informations ci-dessus. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

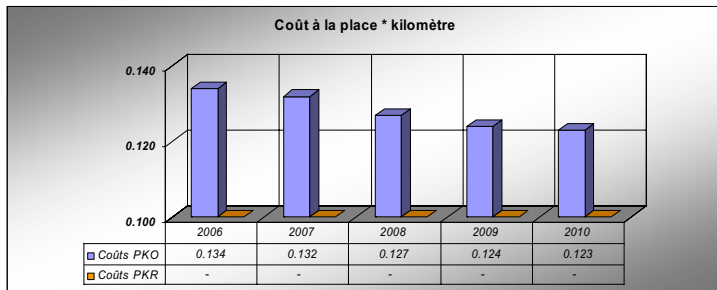
NEANT.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010**Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE****Nom de l'indicateur****Coûts / Offre (PKP, PKR)****Portée de l'indicateur**

Cet indicateur permet de vérifier la corrélation entre l'offre proposée et les coûts engendrés

Cible

Les coûts en rapport à l'offre de transport doivent évoluer de la manière suivante :

**Mode de calcul**Total des charges (hors charges non-matérielles)

PKP, ou PKR

Information

PKO : il s'agit de la vision de la croissance souhaitée dans le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

PKP : il s'agit de la vision matérialisée annuellement et validée par l'OCM, dans le rapport d'étape.

PKR : il s'agit de l'offre effectivement réalisée durant la période de référence.

L'offre de transport est précisée annuellement dans le rapport d'étape et de ce fait, il y a nécessité de disposer d'un calendrier d'application de l'offre, lequel suppose une validation des projets par l'OCM garantissant la mise en œuvre des moyens nécessaires. C'est pourquoi les PKP doivent servir de référence à la mesure de l'efficacité de l'entreprise.

Origine de l'information

Informations traitées et construites par le bureau statistique des TPG

Etats financiers (logiciel SAP)

Informations traitées et construites par le domaine F&G des TPG

Rapport de réalisation

Le rapport doit contenir, pour cet indicateur, le rapport entre les charges totales effectives et les PKR globaux de l'offre de transport. Le rapport est remis à l'OCM au plus tard le 15 mai de l'année suivante.

Constat

L'atteinte du contrat de prestations sera vérifiée en constatant que les coûts en rapport avec l'offre ne sont pas supérieurs aux cibles susmentionnées.

En cas de non atteinte de l'objectif, les TPG doivent transmettre les causes de ce résultat.

Contribution de l'État

Validation dans les délais du rapport d'étape, mise à disposition des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape, financement selon les tranches annuelles planifiées.

Un cahier des charges annuel est établi et validé par le groupe de travail à charge de l'OCM. Le cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape. Il contient des obligations quantifiées de l'Etat, base du système de pénalités.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010
SYSTEME DE PENALITE

Préambule

Un système de pénalités est déterminé entre les parties co-contractantes du contrat de prestations 2007-2010, dans le but de les responsabiliser dans l'atteinte de leurs objectifs respectifs, conjoints ou non.

Les montants de pénalités sont donc pondérés, par objectif, en fonction du niveau de responsabilité ou de co-responsabilité de chacune des parties. Le mode de fonctionnement ainsi que l'articulation chiffrée de ce système sont présentés ci-dessous.

FonctionnementPour l'exploitant

Les éventuelles pénalités de l'exploitant sont liées à l'atteinte ou non de chacune des cibles du contrat de prestations. Celles-ci peuvent être atteintes (au-dessus ou égal de 95% de la cible), partiellement atteintes (entre 80 et 94% de la cible) ou non atteintes (en dessous ou égal à 79% de la cible).

Le montant de pénalité propre à chaque cible est décrit dans le tableau figurant à la page suivante. La pénalité due par les TPG correspond à la somme de chacune de ces pénalités, et est versée à l'Etat conformément à l'article 6, alinéa 5, du contrat de prestations.

Pour l'État

Dans le cas où les cibles de la responsabilité de l'État – définies annuellement dans une annexe du rapport d'étape – ne sont pas atteintes, des « contre-pénalités » sont générées, qui viennent pondérer le montant total des pénalités attribuées à l'exploitant. Dans le cas où le total des « contre-pénalités » est supérieur aux pénalités à charge de l'exploitant, le montant n'est pas sujet à versement.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010

SYSTEME DE PENALITES A CHARGE DE L'EXPLOITANT

Objectifs	Indicateurs	Engagements de l'état	Répartition des pénalités	Pas atteint (≥79% de la cible)	Partiellement atteint (entre 80 et 94% de la cible)	Atteint (≥95% de la cible)																																																																
Offre de transport	Croissance des places kilomètres réalisées	oui	600'000.00	600'000.00	300'000.00	0.00																																																																
			600'000.00				Fréquentation	Taux d'occupation des véhicules	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	300'000.00	Condition d'exploitation	Vitesse commerciale Horaire et intervalles de passages	oui	450'000.00	450'000.00	225'000.00	0.00	oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Performance environnementale	Filtres à particules Eco-conduite	non	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	oui	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	Performance environnementale	Carburant BIO	oui	450'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Maîtrise financière	Ratio de contributions Taux de couverture	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Maîtrise financière	Coûts de l'offre	oui	900'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Pénalités maximales
Fréquentation	Taux d'occupation des véhicules	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
			300'000.00				Condition d'exploitation	Vitesse commerciale Horaire et intervalles de passages	oui	450'000.00	450'000.00	225'000.00	0.00	oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Performance environnementale	Filtres à particules Eco-conduite	non	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	oui	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	Performance environnementale	Carburant BIO	oui	450'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Maîtrise financière	Ratio de contributions Taux de couverture	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Maîtrise financière	Coûts de l'offre	oui	900'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00	Pénalités maximales			3'000'000.00	3'000'000.00	1'500'000.00	0.00		
Condition d'exploitation	Vitesse commerciale Horaire et intervalles de passages	oui	450'000.00	450'000.00	225'000.00	0.00																																																																
		oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
Performance environnementale	Filtres à particules Eco-conduite	non	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00																																																																
		oui	150'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00																																																																
Performance environnementale	Carburant BIO	oui	450'000.00	150'000.00	75'000.00	0.00																																																																
		non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
Maîtrise financière	Ratio de contributions Taux de couverture	non	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
		oui	300'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
Maîtrise financière	Coûts de l'offre	oui	900'000.00	300'000.00	150'000.00	0.00																																																																
Pénalités maximales			3'000'000.00	3'000'000.00	1'500'000.00	0.00																																																																

CONTRAT DE PRESTATIONS 2007-2010

SYSTEME DE PENALITES A CHARGE DE L'ETAT

Objectifs	Indicateurs	Engagements de l'état	Pénalité TFG maximale (pour information)	Pas atteint (≥79% de la cible)	Partiellement atteint (entre 80 et 94% de la cible)	Atteint (≥95% de la cible)
Offre de transport	Croissance des places kilomètres offertes	oui	600'000.00	360'000.00	180'000.00	0.00
			<u>600'000.00</u>			
Fréquentation	Taux d'occupation des véhicules	oui	300'000.00	135'000.00	67'500.00	0.00
			<u>300'000.00</u>			
Condition d'exploitation	Vitesse commerciale Horaire et intervalles de passages	oui	450'000.00	450'000.00	225'000.00	0.00
			<u>300'000.00</u>	60'000.00	15'000.00	0.00
			<u>750'000.00</u>			
Performance environnementale	Filtres à particules Eco-conduite Carburant B10	non	150'000.00	0.00	0.00	0.00
			<u>150'000.00</u>	0.00	0.00	0.00
			150'000.00	30'000.00	30'000.00	0.00
			<u>450'000.00</u>			
Maîtrise financière	Ratio de contributions Taux de couverture Coûts de l'offre	non	300'000.00	0.00	0.00	0.00
			<u>300'000.00</u>	0.00	0.00	0.00
			300'000.00	90'000.00	45'000.00	0.00
			<u>900'000.00</u>			
Pondération maximale				1'125'000.00	562'500.00	0.00

Contrats de prestations – Indemnités versées

Contrats de prestations TPG										
TPG	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Contrats	109'900'000	135'500'000	1'387'000'000	147'500'000	153'600'000	152'000'000	155'000'000	158'000'000	161'000'000	
Indemnités	109'900'000	133'668'000	1'371'999'000	140'449'000	141'904'000	152'000'000	155'000'000	158'000'000	161'000'000	
Total produits	216'000'000	245'262'000	2'664'405'000	270'079'000	279'000'000	300'090'297	304'971'840	311'919'847	317'150'855	

Les montants, sous "contrats", correspondent aux indemnités prévues dans les contrats de prestations et les lois relatives.

Les montants, sous "Indemnités", correspondent aux indemnités effectivement versées.

Ratio de contributions

Données présentées le 5 septembre 2006 en
commission des transports:

Ratio de contributions du contrat de prestations TPG 2007-2010										
TPG	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Indemnités	109'900'000	133'668'000	137'199'000	140'449'000	141'904'000	152'000'000	155'000'000	158'000'000	161'000'000	
Total produits	216'000'000	245'262'000	266'405'000	270'079'000	279'000'000	300'090'297	304'971'840	311'919'847	317'150'855	
Ratio	50.9%	54.5%	51.5%	52.0%	50.9%	50.7%	50.8%	50.7%	50.8%	

11 septembre 2006

3

De : Stéphanie Fontugne **Date** : 10.10.2006

A : Christophe Genoud

Info : Pierre-François Umiglia

Objet : **Filtres à particules et politique environnementale TPG en matière de véhicules**

INTRODUCTION

La présente note a pour objet de répondre à la question posée par un député lors d'une récente commission des transports, et portant sur la question de l'équipement en filtres à particules des autobus TPG les moins récents. Cette note présente par ailleurs une brève vue d'ensemble de la politique environnementale des TPG en matière de véhicules.

EQUIPEMENT DU PARC AUTOBUS EN FILTRES A PARTICULES

Situation du parc autobus TPG

Aujourd'hui tous les autobus des TPG de motorisation euro1, euro2 et euro3 sont équipés de filtre à particules. Une partie des autobus Mercedes euro 0 âgés de 18ans sont équipés de filtre à fumée. Seuls les autobus Renault R312 (15 véhicules) moteur euro 0 et en cours de déclassement ne sont pas équipés de dispositif filtre. A noter, que les véhicules non équipés sont en priorités affectés à la réserve, et représentent, de fait, une proportion de l'offre globale de l'ordre de 5%.

Au total, avec 72% de véhicules actuellement équipés en filtres à particules, les TPG sont parmi les réseaux les plus équipés de Suisse. A fin 2010, le 90% des véhicules seront équipés.

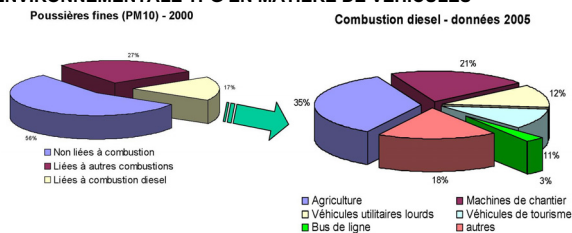
Coût d'équipement en filtres à particules

Pour les anciens véhicules de type euro 1 et les plus récents, l'équipement d'un filtre à particules coûte environ 15'000 CHF d'investissement, montant auquel viennent s'ajouter des coûts de maintenance s'élevant eux aussi à 15'000 CHF. **Le budget par véhicule s'élève donc à environ 30'000 CHF.**

Limitations technologiques

Selon les constructeurs, sur un moteur euro 0, le bilan de combustion n'est pas suffisamment bon pour ce type de filtre, et le risque d'encrassement est donc très important. Suite à un contact avec la société HJS – l'un des principaux fournisseurs de filtres à particules – celle-ci a annoncé ne pas équiper les moteurs Euro 0 de filtre CRT. **Par conséquent, il serait difficilement envisageable – voire contreproductif – d'équiper le parc autobus TPG le plus ancien de filtres à particules.**

POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE TPG EN MATIERE DE VEHICULES



Pour les TPG, le plan OPAIR 2003-2010 a pour objectif la diminution de moitié des émissions polluantes avec, comme base de comparaison, les kilomètres totaux parcourus en 1990. Les TPG contribuent à l'atteinte de cet objectif selon 3 axes :

- le développement de la traction électrique
- l'introduction de biocarburant
- le renouvellement progressif de la flotte autobus avec des véhicules répondant à la norme euro 4

Ces 3 axes permettent ensemble de diminuer la production de CO2. L'objectif de diminution des émissions selon le plan OPAIR sur les 4 principales composantes polluantes que sont le NOx (oxyde d'azote), CO (monoxyde de carbone), HC (hydrocarbures), PM (particules) est, de plus, renforcée par le renouvellement de la flotte autobus avec des véhicules répondant à la norme euro 4.

RENOUVELLEMENT PROGRESSIF DE LA FLOTTE AUTOBUS

La stratégie globale de renouvellement de la flotte autobus est basée sur les objectifs suivants :

- privilégier la diminution des coûts complets (LCC) autobus
- diminuer les émissions polluantes
- maintenir partiellement les anciennes séries pour permettre l'étalement du renouvellement complet sur les 2 prochains contrats de prestations

Maîtrise économique

La maintenance du parc des véhicules représente après l'exploitation, le 2^{ème} poste de charge en importance. L'optimisation des coûts des véhicules représente donc un enjeu essentiel pour les TPG. Ses principales composantes sont le vieillissement des véhicules, la maîtrise du coût des travaux de maintenance, pièces et main d'oeuvre et de l'évolution de la consommation en carburant.

Ainsi, une simulation sur l'année 2007 de la stratégie de renouvellement élaborée par les TPG met en évidence un gain annuel de 1 mio/an sur l'ensemble du parc autobus en renouvelant les autobus articulés Volvo et les autobus Renault.

Gain environnemental

Le renouvellement du parc permet un gain important avec l'acquisition d'autobus à motorisation euro 4. C'est tout d'abord à kilométrage constant un **gain de 10% sur la consommation de carburant** par rapport à la situation actuelle. Sur les principaux polluants : 10% de diminution des émissions de CO₂, 31% des émissions de NOx et plus de 36% d'émissions de PM₁₀ (particules fines).

Le bilan environnemental déjà très positif de la flotte TPG s'améliorera encore sur le bilan autobus, et plus encore sur le bilan global puisque la part de traction électrique continuera d'augmenter sur la durée du prochain contrat de prestations.

Renouvellement progressif

Le parc TPG existant a une moyenne d'âge de 11 ans. Les moyennes relevées en Europe dans différents réseaux sont situées entre 5 et 8 ans. Pour exemple, la RATP avec un parc de env. 4000 bus l'âge moyen est de 6,8 ans. L'objectif pour les TPG est en plusieurs vagues successives sur 2007 et 2008 renouveler la moitié du parc puis l'autre moitié sur le prochain contrat de prestations soit 2011 à 2012 et ainsi faire diminuer progressivement la moyenne d'âge à 9 ans puis 6 ans à la fin du contrat de prestations 2011-2014.

