



Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 14 août 2024

Projet de loi **accordant une indemnité de 1 941 606 704 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2025 à 2029**

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations 2025-2029 conclu entre l'Etat et l'entreprise de droit public « Transports public genevois » (ci-après : TPG) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité monétaire

¹ L'Etat verse aux TPG, sous la forme d'une indemnité monétaire d'exploitation au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

325 568 700 francs en 2025

371 523 700 francs en 2026

390 886 100 francs en 2027

420 007 000 francs en 2028

433 621 204 francs en 2029

² Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 13, alinéa 2.

³ L'indexation décidée par le Conseil d'Etat donne également lieu à une augmentation de l'indemnité. Ce complément est calculé sur la masse salariale de l'entité au prorata de la participation de l'Etat (subvention d'exploitation) à la couverture des charges. Ce ratio est déterminé sur la base des derniers états financiers approuvés ou, en cas de changement important, sur la base du dernier budget élaboré.

Art. 3 Indemnité non monétaire

¹ L'Etat met à disposition des TPG, sans contrepartie financière ou à des conditions préférentielles, des droits de superficie.

² Cette indemnité non monétaire est valorisée à 345 192 francs par année et figure en annexe aux états financiers de l'Etat et des TPG. Ce montant peut être réévalué chaque année.

Art. 4 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements

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

98 917 838 francs en 2025

233 034 291 francs en 2026

165 532 270 francs en 2027

118 005 000 francs en 2028

131 955 000 francs en 2029

Art. 5 Garantie

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'un ou de plusieurs emprunts à hauteur de 747 444 398 francs en faveur des TPG pour l'acquisition des investissements, déduction faite des apports de l'Etat de Genève dans le cadre de la loi 13059 et pour le refinancement de la dette, conformément aux exigences du contrat de prestations 2025-2029, mentionnées à l'article 4.

² Le montant résiduel de ce cautionnement est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

³ Le Conseil d'Etat est également autorisé à garantir par un cautionnement simple des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'alinéa 1 si, en cours de contrat, il s'avère que les TPG doivent :

- a) investir pour le financement de projets structurants des montants plus importants que ceux prévus dans l'enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements du contrat de prestations 2025-2029;

- b) procéder à des emprunts en vue du financement de projets structurants liés au prochain contrat de prestations et qui entrent dans le cadre du prochain plan d'actions des transports collectifs (2029-2033).

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 Programme

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme M01 « Transport et mobilité ».

Art. 9 Durée

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2029. L'article 13 est réservé.

Art. 10 But

Cette indemnité doit permettre de réaliser la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans le canton et la région frontalière française.

Art. 11 Prestations

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

Art. 12 Contrôle interne

¹ Les TPG doivent respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

² Les TPG, dont les comptes sont consolidés avec ceux de l'Etat, doivent mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

Art. 13 Relation avec le vote du budget

¹ 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.

² Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.

Art. 14 Contrôle périodique

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

Art. 15 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, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

EXPOSÉ DES MOTIFS**TABLE DES MATIÈRES**

1. INTRODUCTION	7
2. BILAN DU CONTRAT DE PRESTATIONS 2020-2024	7
2.0. BILAN GENERAL.....	7
2.1. ATTEINTE DES OBJECTIFS FIXES	9
2.1.1. <i>Offre et fréquentation</i>	9
2.1.2. <i>Qualité du service à la clientèle</i>	10
2.1.2.1. Qualité des correspondances avec le LEX	10
2.1.2.2. Fiabilisation et amélioration du temps de parcours.....	10
2.1.2.3. Taux de courses non réalisées	11
2.1.3. <i>Assurer la maîtrise financière</i>	12
2.1.3.1. Ratio de contributions cantonales	12
2.1.3.2. Taux de couverture globale.....	13
2.1.3.3. Coût de l'offre.....	13
2.1.4. <i>Objectifs environnementaux</i>	13
2.1.4.1. Nombre de kilomètres produits par traction électrique	13
2.2. EVOLUTION 2020-2024 DE L'OFFRE DE TRANSPORT TPG	14
2.2.1. <i>Développement du réseau</i>	14
2.2.2. <i>Matériel roulant et domaine technique</i>	20
2.2.2.1. Evolution générale	20
2.2.2.2. Parc de matériel roulant	21
2.2.2.3. Evolutions par catégories de véhicules	21
2.2.3. <i>Information voyageurs</i>	22
2.3. EVOLUTION FINANCIERE 2020-2024 DES TPG.....	22
2.3.1. <i>Revenus</i>	23
2.3.1.1. Produits du transport	23
2.3.1.2. Contributions et subventions.....	23
2.3.2. <i>Charges</i>	24
2.3.2.1. Charges de personnel	24
2.3.2.2. Biens et services.....	24
2.3.2.3. Amortissements.....	25
2.3.3. <i>Investissements</i>	25
2.4. CONCLUSION	26
2.4.1. <i>Nécessité de l'indemnité</i>	26
2.4.2. <i>Utilité et opportunité de l'indemnité</i>	26
2.4.3. <i>Efficacité de l'indemnité</i>	26

2.4.4. <i>Efficiencce de l'indemnité</i>	27
3. CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029	27
3.1. PATC 2024-2028	27
3.2. OBJECTIFS DU CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029	29
3.2.1. <i>Offre de transport</i>	29
3.2.2. <i>Transparence et contrôle étatique</i>	30
3.3. EVOLUTION FINANCIERE 2025-2029	30
3.3.1. <i>Plan d'investissements</i>	30
3.3.2. <i>Comptes de fonctionnement</i>	33
3.3.3. <i>Résultat financier</i>	35
3.3.4. <i>Ratios financiers</i>	35
3.4. MODES DE FONCTIONNEMENT ET VERIFICATION DES RESULTATS	36
3.4.1. <i>Principes de contrôle</i>	36
3.4.2. <i>Système objectifs/indicateurs</i>	36
3.4.2.1. Indicateurs de production et de qualité soumis à pénalités	36
3.4.2.2. Indicateurs environnementaux et de qualité non-soumis à pénalités	37
3.4.3. <i>Pénalités</i>	37
3.5. COMMENTAIRES DU CONTRAT DE PRESTATIONS, ARTICLE PAR ARTICLE	38
3.6. COMMENTAIRES DU PROJET DE LOI, ARTICLE PAR ARTICLE	44
4. CONCLUSION	47

1. Introduction

En début de chaque législature, le Grand Conseil est appelé à définir l'offre en matière de transports collectifs que le canton souhaite mettre à la disposition du public pour une période de 5 ans. Ce processus se déroule en 2 phases successives distinctes, mais intimement liées.

Dans un premier temps, le Conseil d'Etat élabore, selon la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob; rs/GE H 1 20), un plan d'actions des transports collectifs (PATC) pluriannuel qu'il transmet au Grand Conseil, qui se prononce à ce sujet par voie de résolution dans un délai de 3 mois. Cette planification directrice fixe pour la période concernée les objectifs stratégiques que le canton souhaite atteindre en la matière pour l'ensemble des modes de transports collectifs (tramways, bus, trains, bateaux).

Dans un second temps, et sur cette base, des contrats de prestations sont préparés, puis adoptés par le Conseil d'Etat qui les transmet pour ratification au Grand Conseil sous la forme d'un projet de loi. C'est l'objet du présent projet de loi qui présente et sollicite la ratification du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les Transports publics genevois (TPG) pour les années 2025 à 2029.

Avant de détailler ledit contrat, il est procédé dans les pages suivantes à un bilan du contrat de prestations 2020-2024, qui est sur le point de s'achever.

2. Bilan du contrat de prestations 2020-2024

2.0. Bilan général

Cette section vise à présenter au Grand Conseil, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF; rs/GE D 1 11), un contrôle périodique de l'exécution des tâches du précédent contrat de prestations signé entre l'Etat et les TPG pour les années 2020 à 2024.

Ce contrat de prestations a été rythmé par 2 faits marquants qui ont modifié assez fondamentalement les objectifs prévus dans le PATC 2020-2024 adopté par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019. En effet, ce plan prévoyait une augmentation conséquente de l'offre (+ 20% de places*kilomètres par rapport à 2019) et de la fréquentation des transports collectifs du fait de la mise en service du Léman Express (LEX) en décembre 2019, de la mise en service d'infrastructures tramway et de bus à haut niveau de service (BHNS), mais également de la sortie de terre de plusieurs grands projets d'urbanisation

tels que les Grands Esserts ou les Cherpines par exemple. C'était sans compter sur la pandémie de COVID-19, qui est venue redistribuer totalement les cartes à partir du mois de mars 2020 et dont les impacts financiers sont encore présents en cette dernière année du contrat de prestations.

Compte tenu de ces éléments, un certain écart entre la planification et la réalisation est apparu au fil des années. Le LEX a bien été mis en service en décembre 2019 avec le succès qu'on lui connaît aujourd'hui (plus de 70 000 voyageuses et voyageurs / jour à fin 2023) et le réseau des TPG a été modifié en rabattant les lignes de bus sur les haltes et les gares. Toutefois, avec le déclenchement de la pandémie de COVID-19, plusieurs projets ont pris du retard. Un certain nombre de prestations, non prévues initialement, ont été mises en œuvre grâce aux moyens financiers dévolus à des projets décalés (création de la ligne 86, création du transport à la demande tgpFlex Champagne et Seymaz-Voirons, création des courses E+ et G+, modification de la ligne 52, création de la ligne 54, passage de la ligne 28 dans le quartier de l'Etang et augmentation de sa cadence, etc.).

Si l'offre a continué de croître durant les années de pandémie du fait de la volonté politique genevoise, l'impact essentiel de cette crise a été la baisse massive de la fréquentation, qui est retombée à des niveaux jamais connus depuis le début des années 2000. L'année 2020 a enregistré une diminution de fréquentation de 33% par rapport à 2019. Les TPG ont dû attendre fin 2023 pour retrouver une fréquentation de pré-pandémie.

Malgré tout, le réseau genevois jouit toujours d'une image très positive en comparaison à d'autres villes européennes. C'est ce que révèle l'enquête BEST, qui réalise annuellement une enquête depuis 2013 auprès des villes d'Oslo, de Stockholm, d'Helsinki, de Copenhague, de Bergen, de Trondheim, de Tampere, de Turku, de Reykjavik et de Rotterdam. En 2023, la région genevoise arrive en troisième position derrière les villes de Turku et Tampere, villes finlandaises de 200 000 habitants arrivées dans le panel en 2020. La satisfaction de notre population se monte à 80% grâce à l'augmentation des utilisateurs fréquents (abonnés). Le résultat est meilleur qu'en 2019 (79%), année de référence avec la méthodologie panel web. Le LEX a un effet positif de + 3 points sur la satisfaction globale, ainsi que sur la plupart des critères suivis.

Les TPG ont aussi remporté plusieurs appels d'offres concernant des lignes transfrontalières mises au concours par le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics transfrontaliers (GLCT TP). Il s'agit du renouvellement des contrats de délégation de service public (DSP) pour les lignes 60 et 61 (ex-F), 64, 66, 67 (nouvelle ligne), 68 et 69 (ex-T) dans le Pays de Gex et la ligne 80 (ex-D) dans le Genevois français.

2.1. Atteinte des objectifs fixés

La fin du contrat de prestations étant prévue en décembre 2024, il n'est pas possible de faire un bilan exhaustif de cette période.

Néanmoins, il peut d'ores et déjà être affirmé que les TPG n'auront pas atteint les prestations commandées par l'Etat pour la plupart des indicateurs en raison de la pandémie de COVID-19. Le système de pénalités a par ailleurs été actionné deux fois en 2022 et 2023 concernant l'indicateur de ponctualité.

Pour rappel, le contrat de prestations 2020-2024 comprend 4 catégories d'objectifs :

- améliorer l'offre de transport et la fréquentation des transports collectifs;
- assurer la qualité du service à la clientèle;
- assurer une maîtrise financière;
- diminuer les impacts environnementaux.

Pour chaque indicateur, un système de pénalité a été mis en place. La cible de l'indicateur est considérée comme atteinte si elle se situe dans une marge de plus ou moins 5%. Au-delà, une pénalité est infligée aux TPG.

2.1.1. Offre et fréquentation

L'indicateur est mesuré en places*kilomètres réalisées. Il correspond aux kilomètres productifs parcourus en Suisse multipliés par la capacité des véhicules.

Au moment de l'élaboration du contrat de prestations 2020-2024, l'offre des TPG avait enfin retrouvé son niveau de 2014 après plusieurs années de diminution des moyens financiers découlant de la baisse des tarifs, en application de l'initiative populaire 146 « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! ».

Après une bonne année 2019 et un bon début d'année 2020, la pandémie de COVID-19 est venue complètement bouleverser le fonctionnement des réseaux de transports collectifs.

Malgré la crise sanitaire, l'offre dans le canton de Genève est restée stable voire a légèrement crû pendant les années 2021 et 2022, du fait de la volonté du Conseil d'Etat de ne pas diminuer les prestations, afin d'assurer une réponse aux besoins de déplacements des usagères et usagers captifs en temps de crise, comme par exemple les professionnelles et professionnels de la santé.

Le contrat de prestations prévoyait une augmentation d'offre en places*kilomètres de + 16,5% entre 2019 et 2023 (+ 21,3% à fin 2024). En définitive, l'offre a réellement augmenté de 9,17%.

La fréquentation entre 2019 et 2023 a diminué de 2,25% en voyages*kilomètres, alors que le contrat de prestations prévoyait une augmentation des voyages*kilomètres de 5,1%.

La fréquentation du réseau TPG a été très fortement et durablement impactée par la pandémie de COVID-19. Le redressement attendu en lien avec la fin espérée de la crise a eu lieu, mais pas de manière aussi forte qu'imaginée. La fréquentation sur l'ensemble de l'année 2023 a atteint 97,7% de la fréquentation de l'année 2019 (le niveau équivalent à 2019 n'ayant été retrouvé qu'à l'automne 2023).

2.1.2. Qualité du service à la clientèle

Le but de cet objectif est de mesurer la fiabilité du réseau TPG. Quatre indicateurs ont été retenus : la qualité des correspondances avec le LEX, la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours, le taux de courses non réalisées et l'évolution des notes BEST.

2.1.2.1. Qualité des correspondances avec le LEX

Cet indicateur mesure l'indice de performance à l'horaire (PàH) des courses TPG aux arrêts permettant une correspondance avec le LEX. Est considéré comme étant à l'horaire une course se situant entre 3 minutes de retard et 1 minute d'avance par rapport à l'horaire prévu.

Deux types de correspondance sont définis et font chacun l'objet d'un sous-indicateur :

- lignes secondaires de rabattement sur une gare à toutes heures;
- réseau TPG global, aux horaires de soirée seulement (au-delà de 21h00).

Depuis le début du contrat de prestations, l'objectif a été atteint pour les lignes secondaires de rabattement.

Pour le réseau global des TPG en horaires de soirée (après 21h00), l'objectif a été atteint pour les années 2020 et 2021. En 2022 et en 2023, les TPG n'ont pas atteint l'objectif donnant lieu à l'application d'une pénalité de 150 000 francs par année.

2.1.2.2. Fiabilisation et amélioration du temps de parcours

Cet indicateur permet de mesurer la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours, autrement dit la vitesse commerciale (VCom). Cette dernière est mesurée en km/h. Il n'est pas soumis à pénalité. Cet indicateur est composé de 2 sous-indicateurs distincts :

- la vitesse commerciale véhicules : ce premier indicateur représente la VCom de base, c'est à dire la VCom mesurée par véhicule pour l'ensemble des véhicules sur la base des kilomètres et temps de conduite;
- la vitesse commerciale voyageurs : ce second indicateur, plus évolué, reflète la vitesse qui est en moyenne réellement vécue par la clientèle.

La valeur cible pour 2023 était fixée à 17,43 km/h pour la vitesse commerciale véhicules et les TPG ont obtenu un résultat de 17,34 km/h. L'objectif est atteint lorsque le résultat obtenu est égal ou supérieur à la valeur cible. Mis à part en 2020, les TPG n'ont jamais atteint les cibles prévues.

La valeur cible pour 2023 était fixée à 15 km/h pour la vitesse commerciale voyageurs et les TPG ont obtenu un résultat de 14,91 km/h. L'objectif est atteint lorsque le résultat obtenu est égal ou supérieur à la valeur cible. Mis à part en 2020, les TPG n'ont jamais atteint les cibles prévues.

2.1.2.3. Taux de courses non réalisées

Cet indicateur permet de mesurer le pourcentage des courses non réalisées, avec une distinction par mode. Il correspond au nombre de courses non réalisées entièrement par rapport au nombre de courses totales planifiées pour la période correspondante. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible.

La valeur cible pour 2023 était fixée à 1,15% de courses non réalisées pour le mode tramway, les TPG ont obtenu un résultat de 1,21%. Pour le réseau tramway, le taux de courses non réalisées est passé de 1,25% en 2019 à 1,21% en 2023. Les TPG ont atteint les objectifs uniquement en 2021 et 2022.

La valeur cible pour 2023 était fixée à 0,80% de courses non réalisées pour le mode trolleybus, les TPG ont obtenu un résultat de 2,30%. Pour le réseau trolleybus, le taux de courses non réalisées est passé de 0,94% en 2019 à 2,30% en 2023. Les TPG n'ont jamais atteint les objectifs.

La valeur cible pour 2023 était fixée à 0,50% de courses non réalisées pour le mode autobus, les TPG ont obtenu un résultat de 1,03%. Pour le réseau autobus, le taux de courses non réalisées est passé de 0,66% en 2019 à 1,03% en 2023. Les TPG n'ont jamais atteint les objectifs.

Les résultats de cet indicateur sont très en deçà des cibles prévues initialement. Cela s'explique par des augmentations du nombre de chantiers de grande ampleur, ainsi que du nombre d'accidents. Par ailleurs, en 2023, le

manque d'agentes et d'agents de conduite a été particulièrement pénalisant, obligeant à supprimer des services.

2.1.3. Assurer la maîtrise financière

Les indicateurs financiers du contrat de prestations 2020-2024 ont pour objectif de mesurer l'évolution de la maîtrise des coûts ainsi que l'efficience des TPG.

Il s'agit des indicateurs financiers suivants :

- ratio de contributions cantonales;
- taux de couverture globale;
- coût de l'offre.

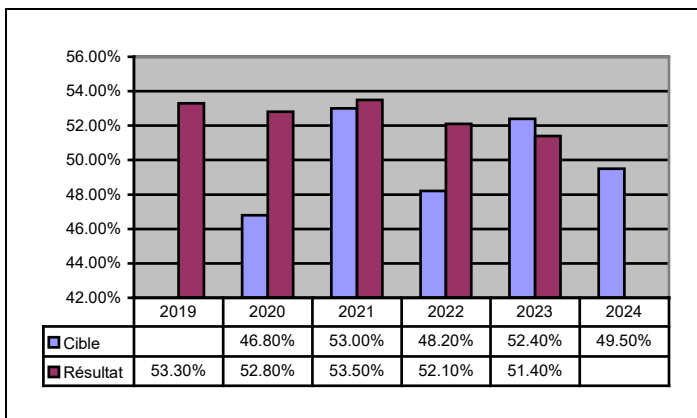
2.1.3.1. Ratio de contributions cantonales

Cet indicateur met en relation la part des contributions cantonales avec l'ensemble des produits TPG, afin d'évaluer et de vérifier l'effort de croissance de l'entreprise.

Pour les années 2020, 2021 et 2022, les taux sont supérieurs aux cibles prévues mais restent dans la limite de tolérance.

Pour l'année 2023, le taux réalisé est plus favorable que les taux visés.

Ratio de contributions cantonales 2019-2024 en %



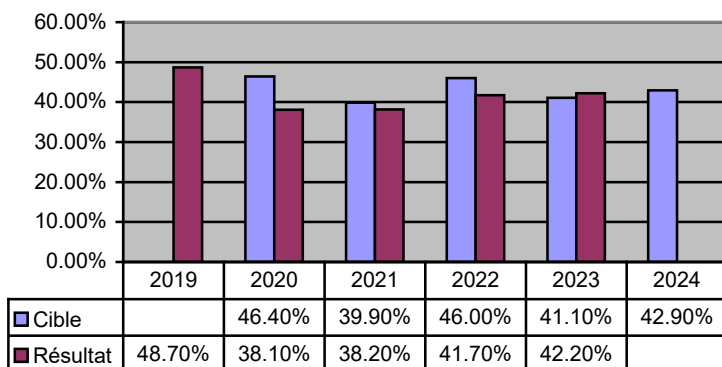
2.1.3.2. Taux de couverture globale

Cet indicateur met en rapport tous les produits (y compris financiers) avec les charges (y compris financières). Les produits ne comprennent aucune contribution publique ou de tiers à l'exception des indemnités pour la communauté tarifaire intégrale. Cet indicateur vise à conserver une certaine proportion entre les ventes et produits divers et l'ensemble des charges des TPG.

Le graphique ci-après présente l'évolution de ce taux.

Le ratio réalisé est inférieur aux cibles établies sauf pour l'année 2023; l'objectif n'est donc pas atteint.

Taux de couverture globale TPG 2019-2024 en %



2.1.3.3. Coût de l'offre

Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité et la productivité des TPG. Il se calcule en divisant le total des charges par le nombre de places*km total de l'offre.

Le coût de la place réalisé est supérieur aux cibles établies sauf pour l'année 2021; l'objectif n'est donc pas atteint.

2.1.4. Objectifs environnementaux

2.1.4.1. Nombre de kilomètres produits par traction électrique

Cet indicateur correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal par les lignes exploitées en mode électrique.

Le nombre de kilomètres réalisées par traction est passé de 38% en 2019 à 38,2% en 2023. Ce résultat est bien en-deçà de l'objectif initial en raison du retard concernant la réalisation des prolongements des infrastructures de tramways et le décalage de mise en service des BHNS exploités avec des véhicules électriques.

2.2. Evolution 2020-2024 de l'offre de transport TPG

2.2.1. Développement du réseau

Sur les 40 mesures dévolues initialement aux TPG, 58% ont été réalisées. 14 mesures non prévues dans le plan ont pu être réalisées du fait de la réaffectation des montants financiers dévolus à des mesures décalées dans le temps.

Les mesures non réalisées sont à 90% réinscrites dans le PATC 2024-2028. Il s'agit principalement de restructuration d'offres n'ayant pas pu avoir lieu du fait du retard pris sur la réalisation des infrastructures (tramway, BHNS).

Le tableau ci-dessous recense les actions du PATC 2020-2024 et en présente le bilan selon les actions réalisées, celles décalées ou en cours, les actions abandonnées et celles réalisées mais non prévues initialement.

Fiche actions	Actions
3. Réorganisation des réseaux urbains, régionaux et transfrontaliers (TPG, GLCT) en rabattement sur le LEX	3.1. Modification du tracé des lignes 1 et 9 (réalisée). 3.2. Création de la ligne 38 entre Chens-sur-Léman et Place Favre (réalisée). 3.3. Rabattement de la ligne 32 (ex-C) Jussy – Sous-Moulin sur la gare de Chêne-Bourg (réalisé). 3.4. Création de la ligne 37 de Lullier jusqu'à Sous-Moulin en passant par la gare de Chêne-Bourg (réalisée). 3.5. Création de la ligne 86 entre Presinge et la gare d'Annemasse (mais offre supprimée en lien avec le déploiement de l'offre TPGFlex dans ce secteur en 2024) (réalisée, même si non prévue initialement). 3.6. Prolongement des lignes J et K jusqu'au stade de Genève desservant ainsi la gare de Lancy Pont-Rouge (réalisé). 3.7. Création de la ligne 62 depuis

Fiche actions	Actions
	<p>Collonges-sous-Salève en rabattement sur la halte de Lancy Bachet (réalisée).</p> <p>3.8. Création des lignes 76 (Viry-Eglise – La Plaine Gare) et 77 (Mairie d'Avusy – La Plaine Gare) (réalisée).</p> <p>3.9. Création de la ligne 59 entre l'Aéroport et la plage du Vengeron via Chambésy-Gare (réalisée).</p> <p>3.10. Création de la ligne 49 entre Veyrier Tournettes et le Bachet (recours des riverains – horizon de mise en place non connu) (décalée ou en cours).</p> <p>3.11. Amélioration des horaires en correspondances sur les trains sur toutes les lignes urbaines et régionales desservant une gare LEX (réalisée).</p> <p>3.12. Création des courses E+ et G+ depuis Hermance et Veigy en rabattement sur la gare Cornavin (réalisée, même si non prévue initialement).</p>
4. Création de la ligne de tramway transfrontalière 17	4.1, Création de la ligne 17 entre Annemasse Parc Montessuit et Lancy Pont-Rouge, gare (réalisée).
5. Prolongement des lignes de tramway existantes	<p>5.1. Prolongement de la ligne 14 entre Confignon Croisée et Bernex Vailly (réalisé).</p> <p>5.2. Prolongement de la ligne 15 entre Lancy Palettes et Plan-les-Ouates ZIPLO (réalisé).</p> <p>5.3. Prolongement de la ligne 15 entre Plan-les-Ouates ZIPLO et Saint-Julien Gare (recours sur la PAP) (décalé ou en cours).</p> <p>5.4. Prolongement du tramway entre Genève Nations et Ferney-Voltaire Bisou (PAP en cours) (décalé ou en cours).</p>
6. Développement et réorganisation du réseau trolleybus	<p>6.1. Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives – Onex Cité jusqu'à Cressy (réalisé).</p> <p>6.2. Prolongement de la ligne 7 Lignon – Hôpital jusqu'au Bout-du-Monde (réalisé).</p>

Fiche actions	Actions
	6.3. Réorganisation des lignes 6, 9, 10, 19 (mise en place des cofinancements avec les communes, finalisation du concept d'exploitation) (décalée ou en cours).
7. Conversion de lignes diesel en lignes électriques	7.1. Lancement des études pour la conversion des lignes urbaines (réalisé, même si non prévu initialement). 7.2. Electrification des lignes régionales sous-traitées (réalisée, même si non prévue initialement).
8. Desserte de l'axe Onex-Bernex	3.6. Prolongement des lignes J et K jusqu'au stade de Genève desservant ainsi la gare de Lancy Pont-Rouge (réalisé). 5.1. Prolongement de la ligne 14 entre Confignon Croisée et Bernex Vailly (réalisé). 6.1. Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives – Onex Cité jusqu'à Cressy (réalisé). 8.1. Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO (47, 48) (réalisée). 8.2. Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex Vailly (réalisée). 8.3. Prolongement de la ligne 83 entre Bernex Vailly et la ZIMEYSA (réalisé).
9. Desserte du quartier des Grands Esserts	9.1. Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier Douane (retard sur les PLQ et projet BHNS) (décalé ou en cours). 9.2. Prolongement de la ligne 7 du Bout-du-Monde jusqu'au quartier des Grands Esserts (retard sur les PLQ et projet BHNS) (décalé ou en cours). 9.3. Prolongement de la ligne 34 Chevrier – Veyrier jusqu'au quartier des Grands Esserts (desserte proposée grâce à la ligne 41 gare de Chêne Bourg – Veyrier) (abandonné). 9.4. Réorganisation des lignes 34 (Conches – Chevrier) et 41 (gare de Chêne-Bourg –

Fiche actions	Actions
	Veyrier) (réalisée, même si non prévue initialement).
10. Desserte du quartier des Cherpines / ZIPLO / Plan-les-Ouates	<p>3.7. Création de la ligne 62 depuis Collonges-sous-Salève en rabattement sur la halte de Lancy Bachet (réalisée).</p> <p>5.2. Prolongement de la ligne 15 entre Lancy Palettes et Plan-les-Ouates ZIPLO (réalisé).</p> <p>5.3. Prolongement de la ligne 15 entre Plan-les-Ouates ZIPLO et Saint-Julien Gare (recours sur la PAP) (décalé ou en cours).</p> <p>8.1. Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO (47, 48) (réalisée).</p> <p>10.1. Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à Saint-Julien) (décalé ou en cours).</p> <p>10.2. Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Réorientation sur le rondou de Carouge) (abandonné).</p> <p>10.3. Prolongement de la ligne 46 jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Prolongement dans la ZIPLO au moment du prolongement de la ligne 15 à Saint-Julien) (décalé ou en cours).</p>
11. Desserte de l'axe Frontenex	11.1. Création de la ligne 4 entre l'Aéroport et Belle-Terre (desserte assurée par la ligne 10) (abandonnée).
12. Desserte de la zone aéroportuaire	<p>3.9. Création de la ligne 59 entre l'Aéroport et la plage du Vengeron via Chambésy-Gare (réalisée).</p> <p>11.1. Création de la ligne 4 entre l'Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10) (abandonnée).</p> <p>12.1. Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex P+R (maintien du tracé</p>

Fiche actions	Actions
	<p>actuel Jardin botanique – Belle-Terre) (abandonné).</p> <p>12.2. Prolongement de la ligne 8 (Veyrier Douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Grand-Saconnex) (décalé ou en cours).</p> <p>12.3. Rabattement de la ligne 60 (ex-F) sur la gare de Sécheron (en lien avec le démarrage des travaux de la gare Cornavin) (décalé ou en cours).</p> <p>12.4. Terminus de la ligne 28 (Esserts – Jardin botanique) à l'Aéroport (réalisé).</p>
13. Réorganisation des lignes urbaines	<p>9.1. Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier Douane (retard sur les PLQ et projet BHNS) (décalé ou en cours).</p> <p>10.1. Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à Saint-Julien) (décalé ou en cours).</p> <p>10.2. Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Réorientation sur le rondou de Carouge) (abandonné).</p> <p>11.1. Création de la ligne 4 entre l'Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10) (abandonnée).</p> <p>12.1. Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex P+R (maintien du tracé actuel Jardin botanique – Belle-Terre) (abandonné).</p> <p>12.2. Prolongement de la ligne 8 (Veyrier Douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Grand-Saconnex) (décalé ou en cours).</p> <p>13.1. Prolongement de la ligne 11 (Jardin botanique – Bout-du-Monde) jusqu'à la gare des Eaux-Vives (réalisé).</p> <p>13.2. Création de la ligne 20 entre Veyrier Tournettes et Valavran (réalisé).</p>

Fiche actions	Actions
	<p>13.4. Suppression de la ligne 25 au profit d'une ligne 5 unique (nouveau terminus à la ZIPL0) (abandonnée).</p> <p>13.5. Prolongement de la ligne 22 jusqu'à Jardin botanique au lieu de Nations (réalisé).</p> <p>13.6. Prolongement de la ligne 28 dans le quartier du PAV (avenue de la Praille pas prête) (abandonné).</p> <p>13.7. Passage de la ligne 23 (Carouge – P+R 47) dans le quartier de l'Etang (en lien avec les aménagements sur Pré-Bois) (décalé ou en cours).</p> <p>13.8. Passage de la ligne 28 (Esserts – Aéroport) dans le quartier de l'Etang (réalisé, même si non prévu initialement).</p>
14. Développement du réseau transfrontalier urbain	<p>3.5. Création de la ligne 86 entre Presinge et la gare d'Annemasse (réalisée, même si non prévue initialement).</p> <p>3.7. Création de la ligne 62 depuis Collonges-sous-Salève en rabattement sur la halte de Lancy Bachet (réalisée).</p> <p>8.2. Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex Vailly (réalisée).</p> <p>8.3. Prolongement de la ligne 83 entre Bernex Vailly et la ZIMEYSA (réalisé).</p> <p>14.1. Remise en appel d'offre des lignes urbaines transfrontalières du GLCT avec amélioration de l'offre (réalisée).</p> <p>14.2. Création de la ligne 67 entre Crozet et Meyrin Gravière (réalisée, même si non prévue initialement).</p> <p>14.3. Prolongement de la ligne 68 (Thoiry – CERN) jusqu'à Blandonnet (réalisé, même si non prévu initialement).</p>
15. Développement du réseau transfrontalier interurbain	<p>15.1. Amélioration des rabattements sur les gares du LEX et refonte des horaires pour compléter les horaires LEX (réalisée).</p> <p>15.2. Remise en appel d'offre des lignes interurbaines avec amélioration de l'offre (réalisée).</p>

Fiche actions	Actions
16. Mise en place d'un réseau de transport à la demande (TPGFlex)	16.1. Création de la zone Champagne (réalisée, même si non prévue initialement). 16.2. Création de la zone Seymaz-Voiron (réalisée, même si non prévue initialement).
17. Autres améliorations mises en place dans le PATC 2020-2024	17.1. Amélioration générale des cadences sur les lignes régionales (réalisée). 17.2. Renfort de la ligne 73 (Satigny – Vernier) pour desservir la ZIBAY (réalisé, même si non prévu initialement). 17.3. Création de la ligne 54 entre Versoix et l'Aéroport (réalisée, même si non prévue initialement). 17.4. Desserte du nouveau quartier de Belle-Terre par les lignes 1, 9 et 32 (réalisée). 17.5. Modification du tracé de la ligne 52 sur les communes de Genthod et Bellevue (réalisée, même si non prévue initialement). 17.6. Modification du réseau Noctambus (lignes diurnes exploitées jusqu'à 3h00 du matin) (réalisée, même si non prévue initialement).

2.2.2. Matériel roulant et domaine technique

2.2.2.1. Evolution générale

L'évolution du matériel roulant est conditionnée par les objectifs suivants :

- la maîtrise économique;
- l'amélioration de la disponibilité;
- l'amélioration de la fiabilité;
- le respect de l'environnement;
- l'amélioration du confort et de l'information des usagères et usagers.

Concrètement, l'évolution 2020-2024 du parc des véhicules a été marquée par la réception des 9 derniers tramways de la commande des Tango de l'entreprise Stadler, ainsi que des 23 trolleybus Exquicity.

2.2.2.2. Parc de matériel roulant

Type de tramways	Nombre	Age moyen en 2024
Be 4/6 (Duewag)	40	36
Cityrunner (Bombardier)	39	19
Tango (Stadler)	43	11
Total véhicules	122	
Total convois (y compris réserve)	103	

Type de trolleybus	Nombre	Age moyen en 2024
Swisstrolley3 (Hess)	47	20
Exquicity (Van Hool) génération 2013	33	10
Exquicity (Van Hool) génération 2021	23	3
Total véhicules (y compris réserve)	103	

Type d'autobus électriques	Nombre	Age moyen en 2024
Tosa (Hess)	12	7
Total véhicules (y compris réserve)	12	

Type d'autobus	Nombre	Age moyen en 2024
Evobus O530	39	15
Evobus O530G	189	14
Total véhicules (y compris réserve)	228	

2.2.2.3. Evolutions par catégories de véhicules

– Tramways

La livraison des 9 trams restants s'est achevée en 2021, ce qui a permis notamment de prolonger la ligne 14 jusqu'à Bernex Vailly et la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO.

– Trolleybus

Sur la période 2020-2024, les trolleybus NAW ont été déclassés au profit de 23 trolleybus Exquicity de nouvelle génération permettant le prolongement des lignes 2 et 7 sans ligne aérienne de contact.

– TOSA

Sur la période 2020-2024, le parc de véhicules TOSA est resté constant.

– Autobus et autobus articulés

Sur la période 2020-2024, le parc de véhicules autobus est resté constant.

2.2.3. Information voyageurs

Le principal objectif de l'information voyageurs est de faciliter l'orientation des usagères et usagers, simplifier l'utilisation des transports publics et contribuer à la fluidité des flux voyageurs. Pour toucher le plus large public possible, l'information voyageurs est à la fois statique (affiches, dépliants, plans, etc.) et dynamique (applications, site Internet, écrans dans les véhicules, bornes d'information et écrans TFT aux arrêts, etc.).

2.3. Evolution financière 2020-2024 des TPG

En 2024, le montant des contributions cantonales monétaires s'élèvera à 272 millions de francs, soit +29% d'évolution par rapport à 2019.

Bilan financier du contrat de prestations 2020-2024

en milliers CHF	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2020	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2021	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2022	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2023	BUDGET 2024
PRODUITS EXPLOITATION					
Revenus de transports	115'851	121'796	142'795	152'789	157'905
dont revenus de transports UNIRESO	97'381	98'211	116'884	123'663	126'888
dont revenus de transports Léman Pass	7'232	9'132	12'475	14'585	15'949
Contributions UNIRESO	39'454	40'034	41'152	40'871	47'944
Contributions de l'Etat de Genève	251'423	266'123	268'705	273'982	272'427
dont contributions droits de sillon et d'usage	13'759	14'053	14'373	14'373	14'373
Contributions de la Confédération	21'805	19'642	12'796	13'368	9'917
Contributions des communes et des Tiers	18'143	18'335	19'071	19'364	29'106
Produits d'exploitation divers	16'981	18'459	18'264	18'729	18'342
Total des produits d'exploitation	463'658	484'389	502'783	519'103	535'642
CHARGES D'EXPLOITATION					
Frais de personnel	264'745	267'642	271'432	285'633	292'188
Frais de véhicules	31'105	34'892	35'822	36'857	38'492
Frais de bâtiments et installations fixes	23'415	24'474	24'159	24'078	25'957
dont droits de sillon et d'usage	15'284	15'735	16'119	16'004	16'932
Sous-traitance de transport	57'201	60'048	62'874	64'611	65'854
Charges d'exploitation diverses	33'220	27'573	29'034	34'059	39'248
Dotations aux amortissements	49'013	61'180	60'717	61'216	64'047
Pertes sur constats et débiteurs	1'536	2'152	5'176	2'288	2'540
Total des charges d'exploitation	460'236	477'963	489'212	508'741	528'328
% des produits	99%	99%	97%	98%	99%
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	3'422	6'426	13'571	10'362	7'314
Produits financiers	1'675	2'174	1'721	1'723	522
Charges financières	12'308	15'524	15'113	14'689	12'457
Résultat financier	-10'633	-13'351	-13'392	-12'966	-11'935
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	28	56	-258	19	
RÉSULTAT NET (+EXCEDENT)	-7'183	-6'869	-79	-2'585	-4'621

Selon le budget 2024 des TPG, le résultat cumulé des exercices sur les 5 années du contrat de prestations devrait être de - 21,3 millions de francs sur un total de contributions versées par l'Etat de 1 333 millions de francs. Les réserves à fin 2023 s'élèvent à -5,8 millions de francs, couvertes par un capital de dotation de 44 millions de francs.

Sont présentés ci-après les différents éléments constituant le compte d'exploitation 2020-2024.

2.3.1. Revenus

2.3.1.1. Produits du transport

Les produits du transport tiennent compte des impacts de la crise du COVID-19. Ils ont diminué de 70,5 millions de francs entre 2019 et 2023.

Il aura fallu 4 ans pour retrouver le volume de recettes pré-COVID.

2.3.1.2. Contributions et subventions

Parmi les produits des TPG figurent :

– **les contributions de l'Etat de Genève**

Les montants versés ont été adaptés en cours de contrat en raison de la pandémie pour un montant total de 70,5 millions de francs pour les années 2020 à 2023. S'agissant de l'année 2024, un montant de 12 millions de francs au maximum a été inscrit au budget. L'année n'étant pas terminée, le versement effectif sera indiqué lors du bouclage des comptes 2024.

Cette rubrique intègre également le droit du sillon. Le montant est calculé annuellement par l'office cantonal du génie civil (OCGC). Il est toutefois à noter que ce produit n'a aucune influence sur le résultat de l'entreprise du fait qu'il est compensé par une charge équivalente.

– **les contributions fédérales**

Les contributions fédérales pour les lignes régionales ont augmenté en 2020 et 2021 du fait du versement exceptionnel d'une participation fédérale d'un montant de 19,5 millions de francs pour combler le manque à gagner des opérateurs sur les lignes urbaines durant le plus fort de la pandémie.

Les contributions fédérales pour la rétrocession sur les huiles minérales sont quant à elles en baisse en fin de contrat dû à la diminution du nombre d'autobus diesel au profit de véhicules à traction électrique.

– **les contributions des communes et tiers**

Les contributions des communes et tiers estimées se sont avérées supérieures, sous l'effet notamment des contributions du GLCT TP pour les lignes transfrontalières (60, 61, 64, 66, 67, 68, 69 et 80).

2.3.2. Charges

2.3.2.1. Charges de personnel

Les charges de personnel représentent 56% des charges totales sur la période 2020-2024.

2.3.2.2. Biens et services

Les dépenses en biens et services ont augmenté sur la période. Dans le détail, il est important de constater que :

- **les frais de véhicules** ont suivi l'évolution de l'offre;
- **les frais de bâtiment** contiennent le droit de superficie et le droit d'utilisation des infrastructures. Cette charge est compensée par un produit de subvention de même montant, ce qui est sans effet sur le résultat net. Ces frais sont restés relativement stables sur la période du contrat;

- **la sous-traitance** a augmenté de façon plus importante que ce qui était prévu dans le contrat en raison principalement de l'augmentation des nouveaux contrats pour les lignes GLCT tout en restant inférieure au seuil légal de 10%;
- **les autres charges d'exploitation** sont assez conformes à celles prévues dans le contrat malgré un léger surplus occasionné par le développement de l'information voyageurs et des frais informatiques.

2.3.2.3. Amortissements

Le montant des amortissements et les frais financiers auront finalement été moins élevés que prévu notamment en raison du décalage des prolongements de lignes de tramways et de la mise en service de plusieurs BHNS. Ces éléments sont repris dans le tableau des investissements.

2.3.3. Investissements

Investissements TPG 2020-2024

Dépenses d'investissement en kCHF par catégories (IPSAS)	PFP 2020-2024	Budget 2020-2024	Ecart à fin 2024
Terrains, Bâtiments & Installations Fixes			
- Bâtiments	76'390	64'581	-11'809
- Installations Fixes	24'800	8'647	-16'153
Total Terrains, Bâtiments & Installations Fixes	101'190	73'228	-27'962
Equipements, Machines & Autres Immobilisations			
- Bureautique & Mobilier	250	250	0
- Installations & Matériel Informatique & de Télécommunications	8'511	13'970	5'459
- Outillages, Machines & Installations Autres	1'600	1'503	-97
Total Equipements, Machines & Autres Immobilisations	10'361	15'723	5'362
Véhicules & leurs équipements			
- Autobus	48'800	566	-48'234
- Trolleybus	67'700	33'454	-34'246
- Tramways	90'455	56'689	-33'766
- Equipements Embarqués	19'290	20'013	723
- Véhicules de Service	5'872	5'529	-343
Total Véhicules & leurs équipements	232'117	116'250	-115'867
Immobilisations Incorporelles			
- Systèmes d'Informations & Télécommunications	51'390	49'906	-1'484
Total Immobilisations Incorporelles	51'390	49'906	-1'484
Total	395'058	255'107	-139'951

Le prévisionnel 2024 comprend les investissements réalisés sur la durée du contrat de prestations 2020-2024. Sur cette période de 5 ans, on constate

un écart de – 140 millions de francs par rapport au contrat. Le total des investissements sera donc inférieur aux attentes initiales. 80% de ces reports d'investissement concernent le matériel roulant avec - 115 millions de francs dus aux décalages de projets. Ces investissements seront reportés au prochain contrat.

2.4. Conclusion

Conformément à l'article 22 de la LIAF, une évaluation du contrat de prestations 2020-2024 est effectuée en termes de nécessité, d'utilité, d'efficacité, d'efficience et d'opportunité.

2.4.1. Nécessité de l'indemnité

Les transports publics urbains et régionaux ne peuvent se passer de contributions publiques. Celles-ci permettent d'offrir une prestation de service public à la population en équilibrant les comptes des opérateurs. En conséquence, il n'est pas envisageable, sous peine de voir ces prestations disparaître, de ne pas accorder des indemnités aux TPG pour les prestations qu'ils offrent. Sur cette période, le canton a dû consentir à des efforts financiers supplémentaires pour compenser le manque à gagner en termes de recettes voyageurs dû à la baisse de fréquentation pendant la pandémie de COVID-19.

2.4.2. Utilité et opportunité de l'indemnité

La mise à disposition de transports publics figure parmi les principales politiques publiques d'une collectivité. A Genève, diverses dispositions constitutionnelles et légales justifient la participation de l'Etat au financement des transports publics. Au-delà de ces aspects juridiques, la croissance de l'offre de transports publics engagée ces dernières années constitue une nécessité au regard du développement du Grand Genève. L'extension du réseau de trams, de même que l'accroissement de l'offre régionale ou urbaine, participent au développement de Genève et de sa région, de sorte qu'il est difficilement concevable que le réseau de transports publics puisse être assuré sans ces contributions.

2.4.3. Efficacité de l'indemnité

Les montants prévus dans le contrat de prestations 2020-2024 ont permis de maintenir et de développer une offre de transports publics de qualité et répondant à la demande à destination de la population, et ce, malgré le contexte bien particulier de ce contrat.

2.4.4. *Efficiéce de l'indemnité*

Compte tenu de la période traversée, le contrat de prestations 2020-2024 signé entre l'Etat et les TPG a, malgré tout, été rempli à la satisfaction des parties. L'offre a été maintenue durant toute la crise et les montants octroyés par le Conseil d'Etat ont permis de répondre aux besoins de la population. C'est pourquoi le Conseil d'Etat recommande au Grand Conseil de poursuivre l'exercice en proposant la ratification d'un contrat de prestations pour les années 2025 à 2029, dont le contenu et la nature sont présentés dans le chapitre suivant.

3. **Contrat de prestations 2025-2029**

3.1. **PATC 2024-2028**

Le contrat de prestations des TPG constitue un des outils opérationnels du PATC 2024-2028, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports publics dans le Grand Genève.

Sixième document de ce type concernant les transports collectifs, le PATC s'appuie sur un bilan de la période 2020-2024, qui a été marquée par la pandémie de COVID-19 ayant eu pour conséquence le ralentissement du rythme de croissance de l'offre imaginée initialement et une importante diminution des recettes voyageurs.

Ce PATC inverse à nouveau la tendance puisqu'il prévoit la mise en service de plusieurs infrastructures lourdes de tramways et de BHNS.

Concrétisé à travers 11 actions faisant état d'une coordination renforcée entre la politique des mobilités et les autres politiques publiques, portant notamment sur les enjeux environnementaux, ce PATC prévoit une augmentation de l'offre de plus de 20% par rapport à 2024 et un effort financier de la part du canton de près de 2 milliards de francs sur les 5 prochaines années.

Pour les transports collectifs, il en est ressorti les thématiques et les objectifs suivants :

– **Développer les infrastructures et l'offre :**

- harmoniser les niveaux d'offre et les amplitudes horaires entre ville et périphérie;

- développer l'offre en dehors des heures de pointe en augmentant les fréquences aux heures creuses, le soir et le week-end (offre pour les activités personnelles et de loisirs);
 - développer le réseau ferroviaire;
 - développer l'offre lacustre;
 - développer l'offre tangentielle;
 - développer l'offre à la demande.
- **Accroître l'attractivité des transports collectifs (TC) :**
- améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité des déplacements en TC;
 - améliorer l'accès aux TC pour tous (qualité des interfaces, accessibilité pour personnes à mobilité réduite (PMR), communication et information voyageurs, outils numériques performants),
 - renforcer la complémentarité avec les autres modes (hubs de mobilité, parcs relais P+R, vélo en libre-service, car-sharing, etc.) y compris en termes de tarification (titres combinés et packages multimodaux);
 - inciter à la mise en place d'horaires différenciés (notamment les établissements scolaires), afin d'optimiser l'usage des TC tout au long de la journée (atténuation des effets d'hyper-pointe générant une amélioration du confort des usagères et usagers).

3.2. Objectifs du contrat de prestations 2025-2029

3.2.1. Offre de transport

HORAIRES DE DECEMBRE 2028	
LIGNES DE TRAMWAYS	
12	Lancy-Bachet gare - Thônex Mollesulaz
13	Bernex Vallée - Onex Bardot - Grand-Saconnex P+R - Ferney P+R
14	Bernex Vallée - Meyrin Gratière
15	Genève Nations - Saint-Julien gare
17	Confignon Cherpines - Lancy-Pont-Rouge gare - (Thônex Mollesulaz) - Annemasse Premier-Aubrac
18	Meyrin CERN - Grand-Lancy Palettes
LIGNES DE TROLLEYBUS	
2	Bernex Cressy - Genève Plage
3	Genève Crêts-de-Champel - Grand-Saconnex Gardiol
4	Onex cité - Grand-Saconnex Gardiol
7	Vernier Lignon Tours - Vessy Grands Esserts - (Veyrier Tournettes)
9	Vernier Lignon Tours - Genève Plage - (Vésénaz Pallanterie)
LIGNES DE BUS PRINCIPALES	
1	Genève Jardin Botanique - Thônex Hôpital Trois Chêne
2	Genève-Aéroport Terminal - Thônex Vallard
3	Vernier village - Thônex Vallard
4	Grand-Saconnex P+R - Veyrier Douane - (téléphérique du Salève)
10	Genève-Aéroport Terminal - Thônex Belle-Terre Place de l'Araire
11	Jardin Botanique - Genève-Eaux-Vives gare - (Genève plage)
19	Hôpital de la Tour - Genève Gos
20	Belleuve Valauran - Veyrier Tournettes
21	Onex-Cité - Veyrier Douane
22	Genève Jardin Botanique - Carouge Rondeau
23	Grand-Saconnex P+R - Carouge Tours
25	Plan-les-Ouates ZIPL0 - Genève Jardin Botanique
28	Grand-Saconnex P+R - Petit-Lancy Les Esserts
29	Creux-de-Genthod gare - Collonges-Bellerive Bois-Caran
LIGNES DE BUS REGIONALES	
30	Hirrance village - Genève Rive
31	Puiplinge Marquis - Thônex Sous-Moulin
32	Jussy Monniat - Jussy Meurets - Thônex Sous-Moulin
33	Puiplinge Marquis - Genève Rive
36	Choulex village - Chêne-Bougeries Conches place
37	Gy temple - Genève Rive
38	Jussy Lullier - Thônex Sous-Moulin
39	Vésénaz Pointe à la Bise - Presinge village
41	Genève Bout du Monde - Chêne-Bourg Gare-Place
42	Grand-Lancy Stade de Genève - Aussy village
43	(Bernex Lotix Hôpital) - Onex Vallet - Plan-les-Ouates Bellins
45	Troinex ville - Carouge Tours
46	Grand-Lancy Stade de Genève - Plan-les-Ouates ZIPL0
47	Bernex Lully croisée - Confignon croisée
48	Lancy-Bachet gare - Confignon croisée
49	Veyrier Tournettes - Lancy-Bachet gare
50	Genève-Aéroport Terminal - Versoix Centre sportif
51	Vernier CO Renard - Genève Nations
53	Vernier village - Belleuve Valauran
54	(Versoix Centre Sportif) - Genève-Aéroport Terminal - Vernier Parfumerie
55	Genève-Aéroport Terminal - Chavannes-des-Bois La Croix
56	
57	Genève-Aéroport Terminal - ZIMEYSA gare
59	Genève-Aéroport Terminal - Chambésy Plage du Vengeon
70	Satigny gare - Confignon croisée
71	Satigny gare - Meyrin Citadelle
72	Satigny gare - Satigny Chouilly - Satigny gare
73	Satigny gare - ZIMEYSA gare
74	La Plaine gare - Russin village
75	La Plaine gare - Russin village
76	Confignon croisée - Athénaz école
78	La Plaine gare - Chancy douane
90	Bernex Cressy - (Confignon village) - Plan-les-Ouates ZIPL0
91	Genève Pointe de la Jonction - Genève Beau-Séjour
92	Place de Neuve - Vieille-ville - Place de Neuve
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS CP	
35	(Veigy village) / Veigy douane - Genève-Eaux-Vives gare
38	(Chens-sur-Léman) - Hirrance village - Chêne-Bourg Place Favre
40	Grand-Lancy Stade de Genève - Chancy douane - (Pouigny gare)
44	Archamps P+R - Genève Place de Neuve
52	Genthod les Hauts - Bossy - (Versonnex village)
62	Plan-les-Ouates ZIPL0 - (Lancy-Bachet gare) - Archamps P+R
63	Viry église - Satigny Nant-d'Avant
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS HORS CP	
60	(Gex L'Aiglette) - Ferney mairie - Genève-Sécheron gare
61	Gex L'Aiglette - Genève-Sécheron gare
64	Ferney mairie - Meyrin Gravière
66	Genève-Aéroport Terminal - Ferney mairie - (Thoiry Centre commercial)
67	Crozat école - Meyrin Gravière
68	Thoiry Centre commercial - Vernier Blandonnet
69	La Plaine gare - Chalex La Halle
80	
271	Thonon-les-Bains - Genève Rive
272	Annecy gare routière - Lancy-Pont-Rouge - Genève-Aéroport
274	Sallanches - Genève-Aéroport
TRANSPORT A LA DEMANDE	
	tpgFlex - Champagne
	tpgFlex - Genève Sud
	tpgFlex - Seymaz-Voinjans
	tpgFlex - Lac Rive gauche
	tpgFlex - Mandement
	tpgFlex - Lac Rive droite

Les caractéristiques précises des mesures décrites ci-avant, en termes d'ampleur et de modalités de déploiement, seront ajustées tout au long de la mise en œuvre du contrat de prestations.

Celles-ci seront déterminées annuellement dans le cadre de la validation par le Conseil d'Etat des étapes liées aux changements d'horaires de fin d'année.

3.2.2. Transparence et contrôle étatique

Un des objectifs poursuivis par le contrat de prestations 2025-2029 est le maintien de l'étroite collaboration entre les TPG et le département de la santé et des mobilités (DSM), autorité de tutelle via son représentant, à savoir l'office cantonal des transports (OCT). Ce contrat comprend par ailleurs des objectifs et des indicateurs, comme le précédent, qui permettent de mesurer annuellement, de manière claire et fiable, l'atteinte ou non des objectifs fixés par le canton.

Pour rappel, les grands objectifs et lignes de conduite définis par le canton en collaboration avec les TPG, sont les suivants :

- augmentation de l'offre de transport;
- augmentation de la fréquentation;
- amélioration des conditions d'exploitation;
- performance environnementale;
- maîtrise financière.

L'application des articles 33 et 34 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP; rs/GE A 2 24), amène aussi un contrôle supplémentaire des TPG par l'Etat. En effet, le DSM doit, chaque année, rendre compte au Grand Conseil sur l'accomplissement de l'offre par les TPG.

3.3. Evolution financière 2025-2029

Les travaux visant à établir le plan financier pluriannuel présenté ci-après ont été suivis par un comité de pilotage instauré et présidé par le DSM.

3.3.1. Plan d'investissements

Les chiffres du plan d'investissements sont établis selon les dépenses prévues, avec les immobilisations et les frais de fonctionnement activables. Il s'agit donc de coûts complets, hors TVA, avec inclusion de la réduction forfaitaire de l'impôt préalable en fonction du taux de subventionnement de l'entreprise (REFIP).

en KCHF

Dépenses d'investissement par catégories (IPSAS)	2025	2026	2027	2028	2029	Total 2025-2029 Conso
Terrains, Bâtiments & Installations Fixes						
- Bâtiments	20'665	19'825	21'000	20'050	18'250	99'790
- Installations Fixes	3'450	3'950	6'000	7'000	4'000	24'400
Total Terrains, Bâtiments & Installations Fixes	24'115	23'775	27'000	27'050	22'250	124'190
Equipements, Machines & Autres Immobilisations						
- Bureautique & Mobilier	50	50	50	50	50	250
- Installations & Matériel Informatique & de Télécommunication	6'950	9'420	5'520	1'850	3'800	27'540
- Outillages, Machines & Installations Autres	640	1'095	975	285	285	3'280
Total Equipements, Machines & Autres Immobilisations	7'640	10'565	6'545	2'185	4'135	31'070
Véhicules & leurs équipements						
- Autobus	55'823	109'064	26'512	71'750	70'750	333'900
- Trolleybus	4'875	2'800	42'000	-	-	49'675
- Tramways	24'800	110'400	93'600	46'800	62'000	337'600
- Equipements Embarqués	6'775	9'450	7'325	8'490	12'090	44'130
- Véhicules de Service	2'650	2'350	1'970	1'950	1'800	10'720
Total Véhicules & leurs équipements	94'923	234'064	171'407	128'990	146'640	776'025
Immobilisations Incorporelles						
- Systèmes d'Informations & Télécommunications	21'840	14'230	10'180	9'380	8'530	64'160
Total Immobilisations Incorporelles	21'840	14'230	10'180	9'380	8'530	64'160
Total	148'518	282'634	215'132	167'605	181'555	995'444

Les principaux besoins d'investissements (dépenses) détaillés par rubrique sont les suivants :

Bâtiments – 99,8 millions de francs

Ce montant correspond aux projets de réfection des bâtiments du Bachet et de son parking, l'adaptation des 3 dépôts aux bus électriques, ainsi que divers projets moindres sur les 3 sites (Bachet, En-Chardon et Jonction).

Installations fixes – 24,4 millions de francs

Cette rubrique inclut le développement de projets de renouvellement d'une partie des distributeurs automatiques de titres de transport (DATT), mais également le remplacement de 220 bornes d'information voyageurs, ainsi que divers autres projets dont le coût est inférieur à 1 million de francs.

Equipements, machines et autres immobilisations – 31,1 millions de francs

Ce poste comprend les investissements permettant la mise à jour du système de radio de communication avec les véhicules (Tetra) et l'équipement des conductrices et conducteurs avec des tablettes. Ces investissements permettent également le renouvellement du matériel des salles de réunion et le câblage de nouveaux locaux au Bachet, la rénovation des postes de travail et la régénération du réseau LAN (local network area).

Véhicules – 776,03 millions de francs.

Ce montant inclut la réception et l'équipement de 32 trolleybus, 305 bus électriques articulés et double articulés, ainsi que 56 tramways pour permettre le développement de l'offre tel que prévu dans le PATC 2024-2028. Il s'agit également du renouvellement de certains véhicules vieillissants, ainsi que le retrofit des batteries des trolleybus Exquicity 1^{re} génération.

Ce montant ne tient pas compte de l'apport de l'Etat de Genève en lien avec la loi 13059 « électrification de la flotte ». Une recette d'investissement de 248 millions de francs est prévue à cet effet.

Immobilisations incorporelles – 64,2 millions de francs

Cette rubrique contient la partie software des projets informatiques, notamment dans le domaine de la régulation des véhicules, de la planification des conductrices et conducteurs, de l'information aux voyageuses et voyageurs et de la gestion administrative.

3.3.2. Comptes de fonctionnement

ACTIVITE TRANSPORT

PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2025-2029

BUDGET FONCTIONNEMENT

En milliers de francs	Réel	Budget	PPF	PPF	PPF	PPF	PPF
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Revenus de transports	152'789	157'905	160'236	165'774	171'501	178'765	187'415
<i>dont revenus de transports Unireso</i>	123'663	126'888	129'652	134'297	138'270	143'644	150'532
<i>dont revenus de transports Léman Pass</i>	14'585	15'949	16'162	16'881	17'916	19'138	20'305
Contributions Unireso	40'871	47'944	50'330	52'187	53'804	55'947	58'654
Contributions de l'Etat de Genève	273'982	272'467	325'569	371'524	390'886	420'007	433'621
Contributions de la Confédération	13'368	9'917	12'627	9'792	9'526	9'591	9'643
Contributions des communes et des tiers	19'364	29'106	27'955	27'972	26'291	28'088	27'741
Produits d'exploitation divers	18'729	18'342	22'447	25'297	26'860	29'486	32'143
Total produits d'exploitation	519'103	535'682	599'163	652'546	678'869	721'885	749'217
Frais de personnel	285'633	292'188	324'757	353'311	366'644	380'715	390'862
Frais de véhicules	36'857	38'492	45'912	50'094	51'374	55'728	58'198
Frais de bâtiments et installations fixes	24'078	25'957	27'604	29'616	30'630	32'000	34'296
Sous-traitance de transport	64'611	65'854	74'583	81'559	83'077	90'628	95'837
Charges d'exploitation diverses	34'059	39'248	45'317	44'177	43'467	45'855	47'455
Dotations aux amortissements	61'216	64'047	66'408	75'698	82'947	89'968	95'290
Pertes sur constats et débiteurs	2'288	2'540	2'543	2'529	2'516	2'502	2'489
Total charges d'exploitation	508'741	528'328	587'123	636'984	660'656	697'396	724'426
Résultat Exploitation	10'362	7'354	12'040	15'563	18'213	24'489	24'791
Produits financiers	1'723	522	481	480	480	480	480
Charges financières	14'689	12'457	12'322	15'471	17'867	19'278	19'531
Résultat Financier	-12'966	-11'935	-11'841	-14'991	-17'387	-18'798	-19'051
Quote-part résultat sociétés associées	19						
Résultat net de l'exercice	-2'585	-4'581	199	572	826	5'691	5'740
<i>Dont coûts des négociations part. sociaux</i>			-8'700	-17'300	-17'300	-19'500	-19'500
<i>Dont coûts des "options retenues"</i>			-480	-630	-2'772	-3'297	-3'297

Les produits d'exploitation : 749,2 millions de francs en 2029, soit + 39,9% entre 2024 et 2029, se composent comme suit :

- **les revenus de transports Unireso** : ce chiffre provient directement du contrat de prestations Unireso 2025-2029. Il tient compte de la nouvelle clé dynamique de répartition prévisionnelle Unireso pour les TPG. Les revenus augmentent de 213,5 millions de francs entre 2024 et 2029;

- **les revenus de transports TPG** incluent les services de navettes lors de manifestations, les navettes Aérobus, les recettes des titres régionaux sur la partie française (notamment les recettes de la ligne 17 sur Annemasse), ainsi que les billets combinés. Entre 2024 et 2029, ce revenu augmente de 1,5 million de francs;
- **les produits du contrôle des titres de transport** évoluent peu au cours des 5 années du contrat (+ 708 000 francs);
- **l'indemnité pour manque à gagner de la communauté tarifaire CTI** est estimée par Unireso en fonction de l'évolution des produits de transport. Ce chiffrage provient directement du contrat de prestations Unireso 2025-2029. Une augmentation de 10,7 millions de francs par rapport à 2024 est prévue. Cette augmentation est due au nouveau modèle de calcul de l'Office fédéral des transports (OFT) et à l'augmentation des tarifs nationaux;
- **les contributions cantonales** atteindront 433,6 millions de francs en 2029. Elles sont en croissance de 59,1% par rapport à 2024. Ces contributions doivent permettre aux TPG d'être à l'équilibre d'un point de vue financier;
- **les contributions de la Confédération** sont en légère diminution sur le poste rétrocession des droits sur les carburants du fait de la diminution des kilomètres produits avec les véhicules diesel;
- **les contributions des tiers** diminuent de 4,7% entre 2024 et 2029 (- 1,4 million de francs) sous l'influence du taux de change euro/franc suisse pour tous les contrats libellés en euros (GLCT et tram circulant en France);
- **les produits d'exploitation divers** regroupent les activations de la main-d'œuvre TPG dans les projets d'investissements et les refacturations de travaux aux assurances et tiers.

Les charges d'exploitation : 724,4 millions de francs, soit + 37,1% entre 2024 et 2029, se composent comme suit :

- **les frais de personnel** tiennent compte de l'évolution salariale prévue dans le statut du personnel mais également de l'augmentation des effectifs liée à l'augmentation de l'offre évaluée à + 791 équivalents temps plein (ETP) entre 2024 et 2029, dont 567 ETP pour la conduite, ainsi que de l'accord syndical signé en avril 2024 qui à lui seul engendre 141 ETP de plus;

- **les frais de véhicules** augmentent de 19,7 millions de francs en 2029 par rapport à 2024 en raison de la croissance de l'offre et de l'explosion des coûts de l'énergie;
- **les frais de bâtiments et installations fixes** augmentent entre 2024 et 2029, principalement en raison de la croissance du droit de sillon, pour un montant de 4,6 millions de francs, sans impact sur le résultat, car compensé par un produit équivalent Les autres 4 millions de francs sont la résultante de l'augmentation des coûts de l'énergie, de la location de locaux pour les conductrices et conducteurs et d'un espace de stationnement à Satigny pour les véhicules de ligne;
- **les charges de sous-traitance** (hors GLCT) augmentent de 30 millions de francs essentiellement pour répondre à l'augmentation de l'offre, avec une inflation de 1,5% par année, et pour l'électrification des lignes sous-traitées. Toutefois le taux de sous-traitance reste maintenu au-dessous du seuil légal de 10%. Le mode de calcul de ce taux est précisé dans l'annexe 6 du contrat de prestations;
- **les autres charges d'exploitation** augmentent de 21% entre 2024 et 2029. La plus importante hausse dans ce poste concerne l'entretien, la maintenance et la location ainsi que le poste sécurité et surveillance. En effet, 6,2 millions de francs concernent l'augmentation des frais informatiques et 1,5 million de francs la sécurité des bâtiments et les patrouilles dans les véhicules, notamment la nuit, ainsi que des frais d'assurance et de responsabilité civile.

Les amortissements augmentent de 48,8% entre 2024 et 2029. Cette augmentation est en lien avec l'ambitieux plan d'investissements pour satisfaire à l'augmentation de l'offre mais surtout la livraison du matériel roulant électrique, en remplacement de la flotte diesel et vieillissante.

3.3.3. Résultat financier

Le résultat financier est une perte qui augmente d'année en année jusqu'en 2029. Sur toute la période, elle aura augmenté de 59,6% par rapport à 2024, se justifiant par le financement des investissements par l'emprunt.

3.3.4. Ratios financiers

Le ratio coûts/offre est estimé à 19,4 francs du kilomètre pour 2029, ce qui représente une augmentation de 0,7 centime du kilomètre par rapport à 2025. Il est à noter que dans le contrat précédent cet indicateur était exprimé en places*kilomètres.

Le ratio des contributions cantonales : cet indicateur met en relation la part des contributions cantonales avec l'ensemble des produits TPG, afin

d'évaluer et de vérifier l'effort de croissance de l'entreprise. L'objectif passe de 53,2% en début de contrat à 57,3% en 2029. Cette évolution illustre l'impact fort de la croissance d'offre prévue par rapport à une croissance des recettes voyageurs beaucoup plus lente.

Le taux de couverture globale se dégrade un peu plus par rapport aux résultats du contrat de prestations 2020-2024. Le volume de recettes voyageurs augmente beaucoup moins vite que l'offre et que les charges. Le taux se stabilise autour des 38% sur la durée du contrat.

3.4. Modes de fonctionnement et vérification des résultats

3.4.1. Principes de contrôle

Depuis le contrat de prestations 2007-2010, une dizaine d'indicateurs quantitatifs ont été introduits. Cette structure a permis de faciliter le suivi et d'améliorer la transparence ainsi que la lisibilité du contrat. Le mécanisme de pénalités financières en cas de non-atteinte de ces objectifs a quant à lui été maintenu. Toutefois, certains indicateurs ne sont pas soumis à ce système de pénalités, étant entendu que leur atteinte ne relève pas exclusivement de la responsabilité des TPG.

Il convient de rappeler que ce système d'indicateurs complète le contrôle régulier effectué par l'intermédiaire des rapports d'étape et des budgets approuvés chaque année par le Conseil d'Etat ainsi que des états financiers et des rapports de gestion adoptés également chaque année par le Grand Conseil.

3.4.2. Système objectifs/indicateurs

Pour le contrat 2025-2029, les indicateurs ci-après ont été retenus.

3.4.2.1. Indicateurs de production et de qualité soumis à pénalités

- **qualité du service à la clientèle** : l'objectif est décliné en 2 indicateurs. Le premier indicateur consiste à mesurer le niveau de fiabilité offert par les TPG pour assurer des correspondances avec le LEX. Le deuxième indicateur vise à mesurer la ponctualité des lignes TPG entre 22h00 et 4h00. Il s'agit de relever le pourcentage de courses réalisées dont l'horaire de passage à l'arrêt correspond précisément à l'horaire théorique fixé, avec une marge de 3 minutes de retard et 1 minute d'avance;
- **ratio de contributions cantonales (%)** : l'indicateur mesure la part des contributions cantonales monétaires par rapport à l'ensemble des produits monétaires;

- **taux de couverture globale (%)** : l'indicateur calcule le taux de couverture des charges par les produits (hors contribution cantonale);
- **coûts/km (francs)** : l'indicateur permet de calculer le coût du kilomètre supplémentaire offert.

3.4.2.2. Indicateurs environnementaux et de qualité non soumis à pénalités

- **augmentation de l'offre (%)** : l'indicateur est mesuré en kilomètres et correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal. Cet indicateur n'est pas soumis à pénalité car en application de l'article 29, lettre d, du contrat de prestations 2025-2029, la subvention pourra être réduite en cas de non-atteinte des cibles fixées;
- **augmentation de la fréquentation (%)** : l'indicateur est mesuré en voyages*kilomètres (VK) et correspond à la somme des distances parcourues par les voyageuses et voyageurs dans les convois;
- **nombre de kilomètres produits par la traction électrique** : l'indicateur permet d'apprécier l'impact positif sur l'environnement du développement du réseau TPG. Il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal par les lignes exploitées en mode électrique;
- **taux de courses non réalisées (%)** : l'indicateur mesure le pourcentage de courses non réalisées entièrement (départ annulé ou course interrompue) avec une distinction par mode (tramway, trolleybus et bus);
- **fiabilisation et amélioration du temps de parcours** : l'indicateur pour mesurer la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours est la mesure de la vitesse commerciale (VCom). L'indicateur est composé de 2 sous-indicateurs distincts : la vitesse commerciale véhicules qui permet d'indiquer le niveau de performance de l'exploitation et des infrastructures de circulation et la vitesse commerciale voyageurs qui reflète la vitesse qui est en moyenne réellement vécue par les usagères et usagers.

3.4.3. Pénalités

En cas de non-atteinte par les TPG de certaines cibles définies dans le contrat de prestations, un mécanisme de pénalités est appliqué. Sur la base du rapport de réalisation de l'offre que les TPG doivent remettre chaque année au plus tard le 24 mars à l'Etat, ce dernier se prononce, en cas de non-atteinte d'une valeur cible, sur la pénalité financière qui sera appliquée. Le mécanisme de détermination de la pénalité est décrit dans l'annexe 10 du contrat de prestations.

L'Etat se prononce sur la pénalité jusqu'au 15 avril suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre. La pénalité est appliquée sur l'exercice en cours ou le suivant.

3.5. Commentaires du contrat de prestations, article par article

Le contrat de prestations 2025-2029 entre l'Etat de Genève et les TPG a été élaboré dans le respect des dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF; rs/GE D 1 11), et de son règlement d'application, du 20 juin 2012 (RIAF; rs/GE D 1 11.01).

Préambule

Il s'agit du préambule type du modèle de contrat de prestations LIAF fixant le cadre, les buts principaux ainsi que les grands principes applicables.

Article 1

Cet article dresse une liste des divers textes légaux, réglementaires et conventionnels, tant fédéraux que cantonaux, ainsi que d'autres instruments applicables dans le cadre du contrat de prestations entre l'Etat et les TPG, tels que notamment le PATC 2024-2028 (horaires 2025 à 2029) du réseau des transports collectifs et la concession de zone.

Article 2

Cet article énonce de manière générale le cadre du contrat, à savoir la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau de transports publics.

Article 3

Cet article présente le bénéficiaire, ainsi que les buts qu'il poursuit, eux-mêmes définis dans la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG; rs/GE H 1 55).

Article 4

Au sens de cet article, la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau de transports publics dans le canton de Genève, le canton de Vaud et la France voisine est décrite. Tout d'abord, il est renvoyé à 4 annexes portant sur l'offre quantitative de référence (structure du réseau, plan du

réseau, intervalles de passage de référence des véhicules, réalisation du PATC). Ensuite, intervient l'offre de trafic régional comme deuxième composante de la prestation requise des TPG. Il est également spécifié que les lignes du GLCT et celles commandées par d'autres autorités organisatrices font quant à elles l'objet d'une subvention à part versée par lesdites autorités. Pour finir, il est également fait mention des prestations additionnelles commandées par l'Etat aux TPG et qui sont décrites en annexe.

Article 5

Cet article traite des modalités de gestion des perturbations du réseau de transports publics lors de la mise en place de manifestations culturelles, sportives ou scolaires. Il est renvoyé à une annexe spécifique qui décrit les modalités à suivre.

Article 6

Il est fait référence aux prestations particulières commandées aux TPG par l'Etat ou par des organisateurs privés. Pour toute commande de prestations complémentaires de transport lors de manifestations par un acteur autre que le DSM, les TPG peuvent prétendre à une rémunération du commanditaire.

Cet article fait également référence à l'offre complémentaire, qui peut être fournie par les TPG en complément de l'offre de référence, sur demande notamment de collectivités publiques ou d'établissements publics, offre complémentaire pour laquelle l'Etat ne verse pas de subvention. Ces contrats ne rentrent pas dans le calcul du taux de sous-traitance.

Article 7

Cet article traite de la maîtrise des coûts et de l'utilisation judicieuse des ressources qui doivent être faites par les TPG. Si les TPG envisagent de conclure un accord imprévu ayant une incidence financière importante sur le contrat, ceux-ci doivent demander préalablement l'autorisation du DSM. Quant aux tarifs, les TPG ont la faculté de proposer, par l'intermédiaire de la communauté tarifaire Unireso, des adaptations tarifaires au Conseil d'Etat.

Article 8

Cet article énumère les engagements financiers de l'Etat, en déterminant à l'alinéa 3 les montants des contributions versées par l'Etat aux TPG sur les 5 années 2025-2029.

Article 9

A côté des indemnités qui sont énumérées à l'article 8 du contrat de prestations, les TPG bénéficient pour les années 2025-2029 d'une subvention non monétaire, autrement appelée subvention tacite, consistant en des droits de superficie (terrains) dont ils peuvent bénéficier sans aucune redevance.

Article 10

Dans la mesure où le contrat est conclu pour 5 années, les TPG doivent fournir et annexer au contrat tant un plan financier pluriannuel de fonctionnement qu'un plan financier pluriannuel d'investissements, faisant apparaître l'intégralité des sources de financement espérées, le budget des investissements et celui de fonctionnement. Le plan de fonctionnement permet à l'Etat de fixer le montant des indemnités à verser dans le cadre du contrat de prestations. Le plan d'investissement sert également de base pour le montant total à hauteur duquel une garantie du canton peut être octroyée aux TPG pour le financement des investissements.

Article 11

Cet article règle les modalités de versement des indemnités et leur lien avec le vote du budget de l'Etat par le Grand Conseil.

Article 12

Cet article traite des infrastructures immobilières aériennes et au sol, propriété de l'Etat de Genève, soit pour lui le DSM, pour lesquelles les TPG assument l'entretien et le renouvellement aux frais de l'Etat. En ce qui concerne les nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, les TPG en assument seuls l'acquisition. Concernant les canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, les TPG sont exemptés du coût de leur location.

Article 13

Cet article prévoit l'engagement de l'Etat de Genève aux côtés des TPG pour l'élaboration, dès 2027, du prochain PATC portant sur les années 2029-2033 (horaires 2030 à 2034).

Article 14

Cet article traite de la procédure à suivre en cas d'appel d'offres par l'Etat de Genève d'une ligne exploitée par les TPG, couverte par le contrat de prestations, et des conséquences en cas d'adjudication d'une ligne à un autre opérateur que les TPG. Il est précisé que les TPG disposent d'une concession fédérale valable au plus tard jusqu'en décembre 2031

Article 15

Cet article prévoit que l'Etat de Genève doit s'efforcer de prendre toutes les mesures utiles en matière de circulation routière afin de favoriser les transports publics et de leur permettre de respecter la vitesse commerciale imposée et de réaliser les objectifs qui leur sont fixés, tout en respectant la complémentarité des autres modes de transport. Pour ce faire, un cahier des charges prévoyant les tâches des TPG et de l'Etat de Genève est élaboré. L'état de référence 2024 est annexé.

Article 16

Cet article prévoit que les TPG sont tenus d'observer les conditions de travail fixées dans divers textes légaux et conventionnels. Ils doivent également faire preuve de transparence vis-à-vis des conditions de travail auxquelles sont soumis leurs employés et employées.

Article 17

Cet article prévoit que les TPG s'engagent à renseigner des indicateurs spécifiques définis en lien avec le département du territoire (DT), soit pour lui la direction de la durabilité et du climat.

Article 18

Cet article reprend l'obligation standard des TPG de maintenir un système de contrôle interne.

Article 19

Cet article traite de l'engagement des TPG à respecter les recommandations du service d'audit interne et à mettre en œuvre les mesures correctrices qui pourraient être ordonnées.

Article 20

Au sens de cet article, les TPG se voient imposer en fin d'exercice comptable la reddition des comptes et d'un certain nombre de rapports, et ceci à des dates prévues.

Article 21

Cet article reprend les dispositions prévues par la LIAF en matière de traitement du résultat et de la réserve conjoncturelle. Au sens de cet article, les TPG devront contribuer à alimenter le montant défini de réserve conjoncturelle, pour autant que le capital de dotation soit à niveau, et ils pourront ensuite conserver 75% de leur résultat annuel.

Article 22

Au sens de cet article, les TPG, en tant que bénéficiaire direct de la subvention qui leur est versée par l'Etat de Genève, peuvent néanmoins distribuer des prestations pécuniaires à des tiers, conformément à l'article 1, alinéa 5 LTPG.

Article 23

En matière de communication, les TPG doivent faire mention de la République et canton de Genève, en tant qu'entité leur octroyant une subvention, sur tous les supports visés à cet article. Pour le surplus, ils doivent se référer aux dispositions de la directive d'utilisation du logo de l'Etat, annexée au contrat.

Article 24

Ce nouvel article traite de la stratégie numérique cantonale et des engagements des TPG en la matière. Il traite de la protection des infrastructures critiques, des systèmes d'information et de la protection des données personnelles en application des réglementations suisses et

européennes. La mise en œuvre de cet article sera traitée par le département des institutions et du numériques (DIN).

Article 25

Cet article décrit le rôle des objectifs et des indicateurs de performance contenus dans un tableau de bord annexé au contrat de prestations, les seconds servant à mesurer si la prestation commandée par l'Etat a bien atteint les objectifs fixés. En cas de non-atteinte des objectifs fixés, les TPG devront au plus vite se conformer au contrat. En cas d'échec constaté sur la base du rapport de réalisation de l'offre, les TPG subiront une pénalité financière.

Article 26

Cet article fait référence aux cas fortuits et de force majeure, situations dans lesquelles les TPG ne sont pas pénalisés en cas de non-atteinte des valeurs-cibles prévues dans l'offre quantitative, mais doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin de minimiser au plus les conséquences néfastes. En cas de grève, les TPG sont tenus de fournir une offre minimale définie par cet article.

Article 27

Afin de veiller à la bonne exécution du contrat, un dispositif de suivi du contrat de prestations est mis en place. En cas de violation par les TPG de leurs engagements, constatée par le biais des indicateurs de performance, et par conséquent de non-atteinte de la valeur-cible affectée à l'objectif visé, les TPG subiront une pénalité, si celle-ci est prévue, engendrant une baisse de la subvention versée par l'Etat de Genève.

Article 28

Cet article prévoit les modalités de modification du contrat de prestations et de l'offre, qu'il régit, y compris celle demandée par le DSM.

Article 29

Cet article dresse une liste des cas dans lesquels il pourra être procédé à une adaptation, tant à la hausse qu'à la baisse, de la subvention fixée à l'article 8 du contrat de prestations, ainsi que des prestations demandées aux TPG.

Article 30

Cet article énonce les différentes étapes à suivre en cas de litiges entre les parties, allant de la discussion entre les partenaires contractuels à la comparution par-devant la chambre administrative de la Cour de justice.

Article 31

Cet article traite de la résiliation du contrat de prestations, et plus particulièrement de la résiliation extraordinaire autrement dit pour motifs graves.

Article 32

Cet article fixe les dates d'entrée en vigueur et de fin du contrat. Il prévoit également les conditions de son renouvellement.

3.6. Commentaires du présent projet de loi, article par article

Article 1

Cet article pose le cadre du présent projet de loi, à savoir le contrat de prestations 2025-2029 conclu entre l'Etat de Genève et les TPG. Conformément à l'article 11 alinéa 4 LIAF, l'adoption du présent projet de loi par le Grand Conseil porte ratification du contrat de prestations, ce dernier étant l'annexe du présent projet de loi.

Article 2

Cet article indique le montant des contributions versées par l'Etat de Genève aux TPG sur les 5 années 2025-2029.

Au deuxième alinéa, il est rappelé le principe de l'article 25 LIAF, à savoir que les indemnités octroyées par des lois ne sont valables 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. Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le montant de l'indemnité accordée est adapté en conséquence par le Conseil d'Etat.

Article 3

Cet article traite du droit de superficie qui est une indemnité non monétaire. Le montant arrêté repose sur des estimations validées par le DT.

Article 4

Cet article prévoit année par année les investissements auxquels les TPG devront procéder entre 2025 et 2029.

Article 5

Cet article prévoit la possibilité pour le Conseil d'Etat de se porter garant du remboursement d'opérations d'emprunts engagées par les TPG, pour financer les investissements prévus à l'article 4 de la présente loi, déduction faite de l'apport du canton dans le cadre de la loi 13059 « électrification de la flotte de véhicules », ainsi que le refinancement de leur dette.

Cet article prévoit également deux cas spéciaux, dans lesquels le Conseil d'Etat est autorisé à garantir par un cautionnement simple des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'alinéa 1. Le premier cas traite de la situation dans laquelle les TPG doivent faire face à des investissements plus importants que ceux prévus dans le cadre du contrat de prestations actuel pour des projets structurants. Par projet structurant, on pense, par exemple à la construction d'une infrastructure d'importance en lien avec l'exploitation, à l'exclusion d'investissements plus modestes comme la réfection d'un local existant. Le deuxième cas fait référence à la situation où des emprunts sont nécessaires pour assurer le financement d'investissements liés au prochain contrat de prestations et par conséquent au prochain PATC. On pense notamment à la commande de tramways, dont le délai entre la commande et la livraison peut aller jusqu'à 3 ans et nécessite le versement d'un acompte au moment de la signature du contrat d'achat. Cet article n'est applicable que dans la mesure où l'investissement projeté ou l'emprunt souhaité ne génère pas de charges de fonctionnement supplémentaires qui nécessiteraient une subvention additionnelle par rapport au contrat de prestations en cours.

Article 6

Le Conseil d'Etat veillera à ce que l'appel de la garantie fasse l'objet d'un arrêté publié dans la Feuille d'avis officielle.

Article 7

La loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève (LBU; rs/GE D 3 70), votée chaque année, prévoira pour chaque exercice du contrat de prestations (2025, 2026, 2027, 2028 et 2029) l'inscription de la rémunération de l'Etat pour la garantie.

Article 8

Cet article précise le programme du budget annuel de l'Etat sous lequel l'indemnité est inscrite.

Article 9

Cet article traite de la durée de versement de l'indemnité.

Article 10

Cet article énonce le but du versement de l'indemnité, à savoir la réalisation de la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant des transports publics dans le canton et la région frontalière française.

Article 11

A cet article, il est précisé que l'énumération, la description et les conditions de modifications des prestations attendues des TPG sont décrites dans le contrat de prestations.

Article 12

Cet article rappelle l'exigence de mettre en place et de respecter les principes relatifs au contrôle interne, règle qui est également prévu à l'article 18 du contrat de prestations.

Article 13

Cet article reprend l'article 25 LIAF.

Article 14

Cet article rappelle l'instauration d'un contrôle périodique prévu par l'article 22 LIAF.

Article 15

Cet article énumère les dispositions générales applicables en matière de contrat de prestations et d'octroi de subventions.

4. Conclusion

Le contrat de prestations des TPG constitue un des outils opérationnels du PATC 2024-2028, adopté par le Grand Conseil par voie de résolution le 22 mars 2024 et approuvé définitivement par le Conseil d'Etat le 29 mai 2024, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports publics dans le Grand Genève. Ce contrat est d'une importance particulière puisqu'il prévoit à nouveau un développement massif de l'offre après plusieurs années difficiles suite à la pandémie du COVID-19.

Ce contrat soumis au Grand Conseil est conforme aux dispositions de la LIAF et reprend à nouveau un système de pénalités financières en cas de non-atteinte de certains objectifs fixés par le contrat.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat considère qu'il convient d'assurer la continuité des prestations fournies par les TPG qui sont nécessaires à la collectivité dans le cadre de sa politique des transports publics.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) Préavis financier (art. 30 RPFGB – D I 05.04)*
- 2) Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet (art. 31 RPFGB – D I 05.04)*
- 3) Contrat de prestations 2025-2029 conclu entre la République et canton de Genève et les Transports publics genevois*

Annexes disponibles sur Internet :

- 4) Rapport d'évaluation*
- 5) Comptes audités 2023*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS FINANCIER

Ce préavis financier ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- ♦ Projet de loi présenté par le département de la santé et des mobilités.
- ♦ Objet : Projet de loi accordant une indemnité de 1 941 606 704 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2025 à 2029.
- ♦ Rubrique budgétaire concernée: 06035000 – 363400 (projet 160100).
- ♦ Numéro et libellé de programme concernés : M01 Transport et mobilité.
- ♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet de loi :

Le tableau financier annexé au projet de loi intègre la oui non totalité des impacts financiers découlant du projet hormis les mécanismes d'adaptation prévus par l'alinéa 3 de l'article 2 du projet de loi.

(en mio de fr.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Dès 2032
Ch. personnel	-	-	-	-	-	-	-	-
Biens et services et autres ch.	-	-	-	-	-	-	-	-
Ch. financières	-	-	-	-	-	-	-	-
Amortissements	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	325.6	371.5	390.9	420.0	433.6	-	-	-
Autres charges	-	-	-	-	-	-	-	-
Total charges	325.6	371.5	390.9	420.0	433.6	-	-	-
Revenus	-	-	-	-	-	-	-	-
Total revenus	-	-	-	-	-	-	-	-
Résultat net	-325.6	-371.5	-390.9	-420.0	-433.6	-	-	-

- ♦ Inscription budgétaire et financement (modifier et cocher ce qui convient) :

L'indemnité est inscrite au projet de budget de oui non fonctionnement dès 2025, conformément aux données du tableau financier.

BLA
1/2

L'indemnité est inscrite au plan financier quadriennal (PFQ) 2025-2028. oui non

L'indemnité prend fin à l'échéance comptable 2029. oui non

Conformément à ce qui est prévu pour les entités bénéficiant d'une indemnité dans l'arrêté du Conseil d'Etat du 2 octobre 2013, les montants des mécanismes d'adaptation prévus à l'alinéa 3 de l'article 2 du projet de loi (indexation) figureront au projet de budget 2025. Selon la pratique décidée, ils ne sont pas compris dans le crédit accordé par le projet de loi. oui non

Remarque complémentaire du département : si l'indemnité est bien inscrite au PFQ 2025-2028, le contrat de prestations ne tient pas compte de l'économie de 6.5 millions décidée par le Conseil d'Etat et répartie sur les exercices 2027 (2.5 million) et 2028 (4 millions). Une adaptation pourrait également avoir lieu lors des prochaines mises à jour du PFQ.

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : *23 juillet 2024* Signature du responsable financier :

Cyril Arnold

2. Avis du département des finances

Remarque(s) complémentaire(s) du département des finances : -

Genève, le : Visa du département des finances :

23 juillet 2024

EVX
Eric Weissade Xsnelis

NB : Le présent préavis financier est basé sur le PL et son exposé des motifs transmis le 19 07 2024, ainsi que le tableau financier et ses annexes transmis le 10 07 2024

**PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET
Projet de loi accordant une indemnité de 1 941 606 704 francs aux Transports publics genevois
(TPG) pour les années 2025 à 2029**

Projet présenté par le département de la santé et des mobilités (DSM)

(montants annuels, en mio de fr.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	dès 2032
TOTAL charges de fonctionnement	325.57	371.52	390.89	420.01	433.62	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	-0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
30 Salaires	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ETP Nombre Equivalent Temps Plein	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.375%								
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	325.57	371.52	390.89	420.01	433.62	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET FONCTIONNEMENT	-325.57	-371.52	-390.89	-420.01	-433.62	0.00	0.00	0.00

Remarques :

Date et signature du responsable financier : 23.07.2024



σtpg

Contrat de prestations 2025-2029

entre

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par

Monsieur Pierre Maudet, Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (ci-après : **le département**),

d'une part

et

- **Les Transports Publics Genevois (ci-après : les TPG)**

représentés par

Monsieur Denis Berdoz, Directeur général

et

Madame Stéphanie Lammar, Présidente du Conseil d'administration

d'autre part

TITRE I - Préambule

- Introduction* 1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par voie du département de la santé et des mobilités, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 de la LIAF.
- But des contrats* 2. Le contrat de prestations a pour but de :
- déterminer les objectifs visés par l'indemnité cantonale;
 - préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat de Genève ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
 - définir, dans le cadre financier déterminé, les prestations commandées aux TPG ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci, tout en conservant l'objectif de maintenir l'équilibre et la pérennité financière des TPG;
 - fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.
- Principe de proportionnalité* 3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :
- le niveau de financement de l'Etat de Genève par rapport aux différentes sources de financement des TPG;
 - l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève par rapport aux besoins des TPG et les prestations fournies par ceux-ci ;
 - les relations avec les autres instances publiques.
- Principe de bonne foi* 4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.

TITRE II - Dispositions générales

Article 1

*Bases légales,
réglementaires et
conventionnelles*

Les bases légales, réglementaires et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi sur la sécurité de l'information au sein de la Confédération (LSI-RS 128) ;
- la loi fédérale sur la protection des données du 25 septembre 2020 (LPD – RS 235.1) ;
- la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 12 juin 2009 (LTVA - RS 641.20) ;
- la loi sur l'énergie, du 30 septembre 2016 (LEne – RS 730.0) ;
- la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), et son ordonnance d'exécution, du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11) ;
- la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF - RS 742.101) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF - RS 742.141.1) ;
- la loi fédérale sur les entreprises des trolleybus, du 29 mars 1950 (LTro – RS 744.21) ;
- la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, du 20 mars 2009 (LEnTR – RS 744.10) ;
- la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, du 18 juin 2010 (LOST – RS 745.2) ;
- la loi sur la durée du travail, du 8 octobre 1971 (LDT - RS 822.21) et son ordonnance du 29 août 2018 (OLDT – RS 822.211) ;
- l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) ;
- l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 14 octobre 2015 (OCPF - RS 742.120) ;
- l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires du 18 janvier 2011 (OCEC – RS 742.221) ;
- la Directive Cybersécurité chemins de fer (Dir, CySec-Rail) du 22 septembre 2023 sur la base de l'art. 5c de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCT- RS 742.141.1) et les dispositions d'exécution de l'OCF ;
- l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OASF - RS 742.141.2) ;
- l'ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, du 4 novembre 2009 (OVid-TP – RS 742.147.2) ;
- la loi fédérale sur le transport des voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 745.1), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11) ;

- l'ordonnance sur les horaires, du 4 novembre 2009 (OH - RS 745.13) ;
- l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs, du 11 novembre 2009 (OITRV - RS 745.16) ;
- l'ordonnance sur la coordination des transports en situation exceptionnelle, du 19 juin 2024 (OCTSE - RS 745.1X)
- la Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst -GE - rsGE A 2 00) ;
- la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP - rsGE A 2 24) et son règlement d'exécution, du 16 mai 2018 (ROIDP - rsGE A 2 24.01) ;
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 12 mai 2016 (Agenda 21 - LDD - rsGE A 2 60) ;
- la loi générale sur l'égalité et la lutte contre les discriminations (LED) du 23 mars 2023 (A 2 90) ;
- la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 20 juin 2012 (RIAF - rsGE D 1 11.01) ;
- la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF - rsGE D 1 05) ;
- le règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 (REEF - rsGE D 1 05.15) ;
- la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014 (LSurv - rsGE D 1 09) ;
- le règlement sur l'organisation en cas de catastrophe et de situation exceptionnelle du 6 décembre 2017 (RORCA-GE - rsGE G 3 03.04)
- la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG - rsGE H 1 55) ;
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP- rsGE H 1 50) ;
- le Règlement d'exécution de la loi sur le réseau des transports publics (RRTP- rsGE H 1 50.1) ;
- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE - rsGE H 1 21) ;
- la loi instituant 2 fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (LFDER - rsGE 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 (CCTPG - rsGE H 1.55.04) ;
- le règlement sur la location de canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, du 20 décembre 2006 (RLCan - rsGE L 1 10.18) ;
- la concession de transport voyageurs n° 85 délivrée par l'Office fédéral des transports jusqu'au 13 décembre 2031 ;
- le plan d'actions 2024-2028 du réseau des transports collectifs (PATC) adopté le 29 mai 2024 par le Conseil d'Etat ;



- le plan climat cantonal (PCC) 2030 2^{ème} génération adopté le 14 avril 2021 par le Conseil d'Etat ;
- le contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise (ci-après : contrat de prestations UNIRESO) 2025-2029, adopté le 14 août 2024 par le Conseil d'Etat.

Article 2

Cadre du contrat

1. Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine, offrant une véritable alternative au transport privé, tout en assurant à l'établissement subventionné une autonomie de gestion (programme M01 Transport et mobilité). Il règle également les modalités techniques et financières entre les parties dans le but d'exploiter les lignes de transports publics, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire intégrale genevoise et de la communauté régionale transfrontalière Léman Pass sur la base d'une commande de l'Etat de Genève, formalisées dans le présent contrat.
2. Dans ce but, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers et à améliorer le transfert modal dans le canton de Genève et la région frontalière française, comme alternative au trafic individuel motorisé, cela dans le respect du développement durable.

Article 3

Bénéficiaire

Les TPG, en tant qu'établissement autonome de droit public genevois, ont comme but constitutionnel et légal, tel que défini à l'article 191 de la Constitution genevoise du 14 octobre 2012 et l'article 1 alinéa 1 de la LTPG, de gérer un réseau de transports publics et de mettre à disposition de la population du canton de Genève et de la région frontalière française dans le cadre d'un contrat de prestations conclu avec l'Etat, un réseau de communications, exploitées régulièrement, pour le transport des voyageurs.

Titre III - Engagement des parties**Article 4**

*Prestations attendues
du bénéficiaire – offre
de référence*

En vertu du présent contrat, les TPG doivent fournir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la région frontalière française.

1. L'offre quantitative de référence est décrite dans cinq documents traitant :
 - des lignes et de la structure du réseau (cf. **annexe 1**);
 - du plan du réseau (cf. **annexe 2**);
 - des intervalles de passage de référence des véhicules (cf. **annexe 3**);
 - de la réalisation du Plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028 (cf. **annexe 4**).
2. L'offre de trafic régional voyageurs dépend des commandes conjointes passées par l'Etat de Genève et la Confédération, au sens des articles 28 à 33a LTV, ceci pour des périodes bisannuelles, la première période portant sur les années 2025-2026.
3. Les lignes du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) ou celles décidées en partenariat avec d'autres autorités organisatrices de transports sur le territoire cantonal, sur le canton de Vaud et sur France, attribuées aux TPG sous la forme d'une délégation de service public ou d'un marché public et relevant de la concession n° 85, sont, quant à elles, couvertes par une subvention spécifique de l'autorité compétente pour ces lignes.
4. Les TPG proposent à l'Etat les prestations additionnelles définies dans l'**annexe 12**.

Article 5

*Perturbations de service
lors de manifestations*

Lorsque les pouvoirs publics organisent des manifestations publiques, des manifestations de nature culturelle, sportive ou scolaire impliquant pour les TPG des perturbations du service et nécessitant des modifications de parcours ou des services de substitution, les modalités de prise en charge financière, de gestion des autorisations de manifestations publiques, l'adaptation de l'offre, ainsi que le bilan annuel sont définis à l'**annexe 5**.

Article 6

Prestations complémentaires de transport TPG

1. L'Etat peut commander des prestations particulières de transport à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence et sont prises en charge par l'Etat.
2. Lors de la commande par un organisateur de manifestation ou tout autre organisme privé ou public de prestations complémentaires de transport, les modalités de gestion des autorisations de manifestations publiques, l'adaptation de l'offre, ainsi que le bilan annuel sont définis à l'**annexe 5** applicable par analogie. La prise en charge financière est assumée par l'organisateur.
3. Un tiers (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.) peut commander de l'offre aux TPG en complément de l'offre de référence si celle-ci n'est pas jugée suffisante. Ces prestations peuvent être commandées annuellement. Ces prestations ne peuvent être supprimées que moyennant un préavis d'1 an. Cette commande fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés. L'Etat de Genève ne procède à aucune indemnisation des TPG pour ces prestations d'offre complémentaire.
4. Les prestations complémentaires du présent article ne sont pas assujetties aux restrictions relatives à la sous-traitance.

Article 7

Coûts et tarifs

1. Les TPG s'engagent à une maîtrise des coûts, ainsi qu'à une utilisation judicieuse des ressources tendant à une productivité optimale permettant de garantir des prestations de qualité au meilleur prix.
2. Tout accord que les TPG envisagent de conclure avec un tiers impactant notablement l'économie du présent contrat et ayant une incidence financière substantielle non prévue par le présent contrat doit faire l'objet d'un échange préalable au département avant sa conclusion.
3. Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires au Conseil d'Etat par l'intermédiaire de la



communauté tarifaire Unireso conformément à la LTPG.

Article 8

Engagements financiers de l'Etat

1. L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser aux TPG une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation d'offre de transport et les prestations additionnelles prévues par le présent contrat.
2. L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (article 25 LIAF). Les montants peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.
3. Les montants engagés sur cinq années sont les suivants :

Année 2025 :	325 568 700 francs
Année 2026 :	371 523 700 francs
Année 2027 :	390 886 100 francs
Année 2028 :	420 007 000 francs
Année 2029 :	433 621 204 francs
4. Ces montants comprennent, en application de l'arrêté du Conseil d'Etat du 13 mai 2015 relatif à l'assujettissement volontaire à la TVA du service en charge de la construction des infrastructures de transports publics de l'office cantonal du génie civil (OCGC-SITP), par un montant, net de TVA récupérable, correspondant à la location des infrastructures, dit "droits du sillon et d'usage de l'infrastructure des trolleybus", selon article 12 :

Année 2025 :	15 206 700 francs
Année 2026 :	15 206 700 francs
Année 2027 :	15 518 100 francs
Année 2028 :	15 829 500 francs
Année 2029 :	16 452 300 francs

Ces montants peuvent être redéfinis chaque année sur la base de la facturation du SITP. Dans tous les cas, ils constituent un maximum.
5. Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de financement est exécutoire.



6. Aucune indexation des charges de personnel n'est prévue dans le plan financier pluriannuel présenté en **annexe 6**. Si une indexation était décidée par le Conseil d'État, cela donnera également lieu à une augmentation de l'indemnité. Ce complément est calculé sur la masse salariale de l'entité et au prorata de la participation de l'État (subvention d'exploitation) à la couverture des charges. Ce ratio est déterminé sur la base des derniers états financiers approuvés ou, en cas de changement important, sur la base du dernier budget élaboré.
7. Une inflation de 1.5 % par an est prise en considération pour les charges d'exploitation des TPG (à l'exception des charges d'électricité, de carburant et des charges de personnel). Sauf décision spécifique du Conseil d'Etat, ce taux ne sera pas adapté durant la durée du présent contrat.

Article 9

Subventions tacites

1. Les TPG bénéficient de subventions non monétaires sous la forme de prestations en nature, à savoir des droits de superficie, d'un montant de 345 192 francs par an, pour les années 2025 à 2029.
2. Les montants peuvent faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments particuliers tels que notamment une modification du contrat de superficie ou des évolutions du droit fédéral.
3. Au sens de l'article 44, alinéa 3 LGAF, les subventions non monétaires ne sont pas comptabilisées dans l'état de la performance financière. En ce sens, elles n'impactent pas les états financiers visés à l'article 20 du présent contrat.

Article 10

Plan financier pluriannuel

1. Un plan financier pluriannuel de fonctionnement et un plan financier pluriannuel d'investissement pour l'ensemble des activités/prestations des TPG et de ses filiales, figurent aux **annexes 6 et 7**.
2. Le plan de fonctionnement fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi que la totalité des dépenses prévisibles. Il permet la détermination de l'indemnité versée par l'Etat aux

TPG et ses différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG et les prestations additionnelles.

3. Le plan financier pluriannuel d'investissements détermine quant à lui le montant maximum de la garantie du canton (caution simple) qui peut être octroyée en faveur des TPG pour le financement de ses investissements et le refinancement de sa dette sur les marchés financiers.

Article 11

Rythme de versement de l'indemnité

1. Un douzième de la tranche annuelle est versée mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.
2. En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les paiements sont effectués selon le principe des douzièmes provisoires, conformément à l'article 42 LGAF.

Article 12

Infrastructures immobilières

1. L'Etat de Genève, soit pour lui le département, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 CCTPG.
2. Il loue aux TPG ces infrastructures. Les montants de la location pour les années 2025 à 2029 sont définis à l'**annexe 8**.
3. Les TPG en assurent l'entretien et le renouvellement, aux frais de l'Etat de Genève, soit pour lui le département. Ce dernier s'engage à verser aux TPG, au titre de gestion de la délégation de maîtrise d'ouvrage, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures actuelles. Ces sommes sont déterminées sur la base d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année et des factures effectives inhérentes aux travaux réalisés. Elles sont refacturées à l'identique. Le département s'engage également à régler les factures dans les 30 jours suivant leur réception. Les TPG en tiennent un décompte annuel.
4. Les TPG assurent 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'équipement. Dans ce cas, l'article 28 chapitre 3 du présent contrat est applicable.



5. Les concessions relatives aux infrastructures sont octroyées aux TPG par la Confédération.
6. En application du RLCan, des canalisations sont mises à disposition des TPG. Ces derniers sont exonérés de la taxe y relative, en vertu de l'article 3 lettre d CCTPG.

Article 13

Plan d'actions des transports collectifs

Les TPG et l'Etat de Genève s'engagent à collaborer, dès 2027, pour la préparation du futur plan d'actions des transports collectifs qui portera sur les années 2029-2033.

Article 14

Procédure d'appel d'offres et adjudication

1. L'Etat de Genève s'engage au niveau de la planification, à consulter les TPG avant toute procédure d'appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.
2. Toute mise au concours est coordonnée avec la procédure d'octroi ou de renouvellement de la concession en tenant compte des délais y relatifs.
3. Dans le cas d'éventuelles procédures d'appel d'offres portant sur l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat de Genève s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.
4. En 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 de Genève 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 de Genève s'engage par ailleurs à prendre toute disposition utile et possible concernant le personnel excédentaire, par exemple sa reprise par le nouvel exploitant.

Article 15

Amélioration durable des conditions de circulation

1. L'Etat de Genève, soit pour lui le département, respectivement l'Office cantonal des transports, s'efforce de prendre toutes les mesures utiles afin de favoriser les transports publics tout en respectant la complémentarité des autres modes de transport, permettant ainsi d'améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, dans le but de leur permettre d'atteindre la

vitesse commerciale d'exploitation légale conformément à l'article 2 lettre a LRTP.

2. L'Etat de Genève s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.
3. A cet effet, les TPG et l'Office cantonal des transports élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés. La base de référence 2024 est présentée en **annexe 13**.

Ledit cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape, et est approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

Dans le cas d'une non-réalisation des mesures convenues dans ledit cahier des charges, les objectifs assignés aux TPG pourront être revus d'un commun accord entre les parties.

4. L'Etat de Genève 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.

Article 16

Conditions de travail

1. Les TPG sont tenus d'observer les lois, règlements et les éventuelles conventions collectives et directives applicables en matière notamment de salaire (directive OFT sur les conditions de travail de la branche bus, du 26 mars 2014), d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.
2. Les TPG tiennent à disposition du département leur organigramme, le cahier des charges du personnel, une description de ses conditions salariales et de travail, ainsi que tous autres renseignements permettant de démontrer le respect des principes généraux d'égalité et d'interdiction des discriminations directes ou indirectes, conformément à l'article 12 LIAF.

Article 17

Développement durable

1. Les TPG s'engagent à ce que les objectifs qu'ils poursuivent et les actions qu'ils entreprennent s'inscrivent dans une perspective de développement durable. Pour ce faire, les TPG s'engagent à renseigner des indicateurs spécifiques définis en lien avec la Direction de la durabilité et du climat du

département du territoire selon les modalités décrites dans les **annexes 9 et 11**.

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

Article 18

Système de contrôle interne

Les TPG doivent maintenir un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'État.

Article 19

Suivi des recommandations du service d'audit interne

Les TPG s'engagent à respecter les recommandations figurant dans les rapports du service d'audit interne et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département de tutelle les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision au sens de l'article 17 LSurv.

Article 20

Reddition des comptes et rapports

1. Les TPG, en fin d'exercice comptable mais au plus tard trois mois après la date de clôture du dernier exercice, fournissent au département :
 - leurs états financiers établis conformément aux normes IPSAS (avec dérogations édictées par le Conseil d'Etat) et révisés. Les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte de résultat, un tableau des flux de liquidités, un tableau de variation des fonds propres ainsi que l'annexe explicative. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n sont présentés pour chaque rubrique, en regard des comptes n-1;
 - les rapports de l'organe de révision (rapport succinct et rapport détaillé);
 - leur rapport annuel de gestion (autrement appelé, rapport d'activité), dans sa version provisoire, la version définitive devant être transmise au plus tard mi-avril;
 - le rapport annuel de réalisation de l'offre (autrement appelé, rapport d'exécution du contrat) reprenant les objectifs et les indicateurs figurant dans le tableau de bord;



- le procès-verbal de l'organe approuvant les comptes;
 - le book de clôture et le commentaire sur comptes annuels définis à l'**annexe 9**.
2. En vue du prochain exercice comptable (année n+1), les TPG remettent également au département au plus tard le :
 - 31 mars de l'année n : le rapport d'étape approuvé par le Conseil d'administration en vue de la demande d'une validation par le Conseil d'Etat le 30 avril de l'année n, sur préavis du département ;
 - 15 septembre de l'année n : le budget de l'année n+1 approuvé par le Conseil d'administration accompagné de sa synthèse (chiffre clés), de son commentaire ainsi que du plan financier quadriennal pour les années n+1 à n+4 ;
 - 30 septembre de l'année n : projection du résultat année n dûment documenté ;
 - au plus tard le 15 décembre de l'année n : nouvelle projection du résultat de l'année n dûment documentée en cas d'écart significatif avec celle du 30 septembre.
 3. Dans ce cadre, les TPG s'engagent à respecter les règlements et directives qui leur sont applicables :
 - règlement d'application de la loi sur les indemnités et les aides financières (RIAF), du 20 juin 2012 ;
 - règlement sur l'établissement des états financiers (REEF) du 6 novembre 2013 ;
 - directive transversale de l'Etat EGE-02-04 relative à la présentation et à la révision des états financiers ;
 - directive transversale de l'Etat EGE-02-07 relative au traitement des bénéficiaires et des pertes des entités subventionnées;

Article 21

Traitement du résultat et de la réserve

1. L'établissement assure une gestion conjoncturelle au travers d'une réserve comptable.
2. La réserve conjoncturelle est alimentée par les excédents de revenus de l'établissement, jusqu'à ce qu'elle atteigne un montant équivalent à 1 % de la moyenne des charges d'exploitation du contrat à hauteur de maximum 7 millions de francs.
3. En vertu de l'article 19A RIAF, l'attribution à la « Réserve conjoncturelle » dans les fonds propres de

l'entité ou son utilisation se font après détermination du résultat annuel de l'établissement une fois l'affectation du résultat analytique du TRV effectuée en application de l'OITRV.

4. En cas d'exercice bénéficiaire et pour autant que les résultats reportés soient à l'équilibre, la réserve est alimentée par l'intégralité de l'excédent de revenus qui ressort du compte de résultat tant que la réserve conjoncturelle n'est pas intégralement constituée. Une fois que la réserve conjoncturelle est intégralement constituée, le résultat annuel est réparti entre l'Etat de Genève et les TPG selon la clé figurant à l'alinéa 7 du présent article.

Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers des TPG. Elle s'intitule « Part du résultat à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par les TPG est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part du résultat à conserver » figurant dans ses fonds propres.

5. En cas d'exercice déficitaire, ce dernier est imputé en priorité aux éventuels soldes des comptes « Part du résultat à restituer à l'échéance du contrat » et intitulé « Part du résultat à conserver » selon la clé figurant à l'alinéa 7 du présent article, puis sur la réserve conjoncturelle. Une fois que la réserve conjoncturelle est intégralement épuisée, les déficits résiduels sont comptabilisée au sein des fonds propres dans le compte « Pertes cumulées période 2025-2029 ».
6. Dans le cas où le compte « Pertes cumulées période 2025-2029 » présente un solde en cours de contrat, les éventuels excédents ultérieurs de revenus des TPG servent en priorité à résorber le déficit reporté de ce compte, avant d'alimenter la réserve conjoncturelle.
7. Une fois la réserve conjoncturelle dotée intégralement, les TPG conservent 75 % de leur résultat annuel. Le solde revient à l'Etat.
8. A l'échéance du contrat, les TPG conservent définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat.
9. A l'échéance du contrat, les TPG assume ses éventuelles pertes reportées.



Article 22

Bénéficiaire direct

Conformément à l'article 14 alinéa 3 LIAF, les TPG s'engagent à être les bénéficiaires directs de l'indemnité. Toutefois, comme il est explicitement prévu à l'article 1, alinéa 5, LTPG, et dans les limites prévues, les TPG peuvent verser des prestations pécuniaires à des tiers (en cela compris, des filiales).

Article 23

Communication

1. Toute publication, campagne d'information ou communication lancée par les TPG auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur.
2. Les supports visés sont les suivants :
 - **Rapport annuel de gestion** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture ;
 - **Faits marquants et chiffres clés** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture ;
 - **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2^{ème} de couverture.
3. Le présent article définit les conditions particulières applicables aux TPG, l'**annexe 14** fixant les conditions générales d'utilisation du logo.
4. Le logo se situera en 2^{ème} ou 3^{ème} de couverture.
5. Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.

Article 24

Numérique

1. En cohérence avec la stratégie numérique cantonale, les TPG soutiennent la vision et la stratégie du Canton dans le développement d'une société durable et connectée basée sur un usage éthique et responsable de la technologie numérique. Dans ce cadre, les TPG adoptent le Numérique Responsable



(NR), visant à réduire l'empreinte sociale, économique et environnementale du numérique.

Protection des infrastructures critiques

2. Dans le cadre de la stratégie de Protection des infrastructures critiques (ci-après PIC) de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP) et en particulier, dans le domaine des transports routiers et ferroviaires identifiés comme infrastructures critiques et relevant de la concession et de l'autorisation, les TPG sont tenus de garantir la continuité de leurs processus critiques ainsi que la résilience de leur infrastructure informatique sous-jacente, tant en termes de performance que de sécurité et de disponibilité. Pour ce faire, ils mettent en œuvre les bonnes pratiques de sécurité, incluant un régime de suppléance pour les travailleurs critiques (selon les moyens alloués au PFP), les mesures recommandées dans la Norme Minimale de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) ou autre référentiel reconnu du domaine.

Protection des systèmes d'information

3. Dans le cadre de la stratégie nationale de protection de la Suisse contre les cyberrisques (SNPC) de l'Office fédéral de la cybersécurité (OFCS), les TPG s'assurent de la sécurité de leurs systèmes d'information afin de réduire à un niveau raisonnable les risques induits par leurs activités, et en particulier les impacts : sur la réalisation de l'offre ou du service rendu aux voyageurs, sur la stabilité et l'équilibre financier de l'entreprise sur l'image ou la réputation de l'entreprise et du département, sur la sécurité judiciaire de l'entreprise. Pour ce faire, ils mettent en œuvre les bonnes pratiques de sécurité, telles que celles recommandées par l'OFCS ou autre référentiel reconnu du domaine.

4. En cohérence avec le caractère transfrontalier en lien avec la région frontalière française, les TPG s'assurent de se conformer à la législation qui leur est applicable ainsi qu'aux recommandations des autorités de contrôle cantonale (PPDT), fédérale (PFPDT) et européenne (CNIL, CEPD).

Protection des données personnelles

5. Aux fins de réaliser les prestations commandées par l'Etat, les TPG sont autorisés à utiliser les données personnelles requises par les traitements informatiques sous-jacents ainsi qu'à collecter des données sensibles - en particulier dans le domaine des ressources humaines à des fins de contrôle de l'aptitude à la conduite des véhicules pneu ou ferroviaire, ou dans toutes les activités déterminantes pour la sécurité des voyageurs, de l'exploitation ou de l'infrastructure- conformément à la législation applicable en matière de protection des données pour autant que soient mises en œuvre les mesures

*Harmonisation des
systèmes d'information
et modèles de données*

- techniques et organisationnelles permettant de garantir les droits et libertés des personnes concernées.
6. Dans un contexte de forte croissance des activités numériques, un effort conjoint doit être entrepris dans le but de garantir l'intégrité et la gouvernance des données dites d'intérêt cantonales et nationales et transfrontalières, liant les TPG et l'Etat de Genève. Ceci, afin de renforcer l'échange, la mutualisation, la valorisation et la sécurité des informations contribuant ainsi à une harmonisation forte des modèles de données et systèmes d'information respectifs.
 7. Dans le cadre de leurs activités, les TPG ont l'obligation de mettre à disposition toutes les données et géo-données nécessaires aux politiques publiques cantonales, dans le respect des contraintes nationales et transfrontalières.

Titre IV - Suivi et évaluation du contrat

Article 25

*Objectifs, indicateurs,
tableau de bord*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs.
2. Ces indicateurs mesurent l'efficience des prestations rendues (amélioration de la productivité), leur qualité (satisfaction des destinataires) et leur efficacité (impact sur le public-cible).
3. Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.
4. Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 10** du présent contrat, et pourra être modifié d'entente entre les parties.

5. Les objectifs définis et intégrés au tableau de bord sont de nature quantitative, qualitative, environnementale et financière.
6. Les TPG poursuivent également les objectifs fixés dans la LRTP, et ceux fixés dans le PATC 2024-2028 les concernant.
7. Lorsqu'il ressort des indicateurs intermédiaires que les TPG ne respectent pas les objectifs fixés dans le tableau de bord, annexé au présent contrat, le département leur en fait sans tarder l'observation, soit à l'occasion d'une séance de coordination, soit par écrit.

Les TPG devront alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour revenir se conformer au présent contrat.

Article 26

Cas fortuits, de force majeure et grève

1. Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs cibles prévues lors de la survenance de cas fortuits, de force majeure (ex. pandémie) ou pour des raisons de sécurité. Il en va de même en cas de grève. Les TPG doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.
2. En 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 et secondaires (zone tarifaire 10) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau transfrontalier (zones tarifaires sur France) (ci-après : « service minimum »). Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance, sans être assujettis aux restrictions en la matière.
3. En 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 27

Suivi du contrat

1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
 - veiller à l'application du contrat ;
 - évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par les TPG ;

- permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.
2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 LIAF.
 3. Les TPG s'engagent à mettre à disposition de l'Office cantonal des transports un accès à distance en tout temps aux données d'exploitation dont les modalités de mise en œuvre seront définies entre les parties. Les coûts inhérents à cette demande sont pris en charge par les TPG (le matériel informatique nécessaire demeure à charge du canton).
 4. Les TPG sont tenus d'atteindre pour certains indicateurs, sous réserve d'une marge de tolérance, la valeur cible calculée selon l'**annexe 10** du présent contrat.

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou ne l'est que partiellement, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 10**, et les prestations financières de l'Etat de Genève sont diminuées en conséquence.

5. L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 31 août suivant la remise des documents prévus à l'article 20. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'année de l'évaluation.

Article 28

Modification du contrat

1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de l'article 8 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées.

En cas d'événements exceptionnels et préteritant la poursuite des activités des TPG ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.

Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département.

Modification de l'offre

2. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate des TPG au département.

Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres aux TPG, le département est en droit de réduire sa contribution financière.

Les TPG proposeront au département une adaptation de l'offre et de leurs prestations si celle-ci est nécessaire afin de maintenir l'équilibre financier et la pérennité financière des TPG. Cette adaptation convenue avec l'Etat sera appliquée, une fois l'an, au prochain changement d'étape.

Toutes prestations supplémentaires décidées par les TPG dépassant l'offre contractuelle, décrites à l'**annexe 4**, ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière des TPG envers l'Etat de Genève.

*Modification de l'offre
demandée par le
département*

3. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. L'indemnité de fonctionnement due par le département aux TPG est dans cette hypothèse adaptée en conséquence et fait l'objet d'un avenant écrit au présent contrat.

Si, 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), ou encore de payer des pénalités contractuelles à un fournisseur dans le cadre d'une commande de véhicules ou équipements, l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.

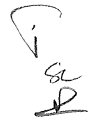
Dans la mesure du possible, les modifications de l'offre interviennent dans le cadre de l'étape horaire régulière annuelle (dimanche suivant le deuxième samedi du mois de décembre). Dans le cas d'une modification d'offre supplémentaire en cours d'année, un délai de 6 mois doit être prévu entre la demande faite par l'Etat et l'entrée en vigueur de ladite modification. Ces modifications supplémentaires feront l'objet de discussions entre les parties.

Article 29

Adaptation de la subvention ou des prestations

Les cas nécessitant une adaptation de la subvention ou des prestations sont les suivants :

- a) Le prix du carburant et le prix de l'électricité sont fixés dans l'**annexe 6**. Les prix effectifs du carburant et de l'électricité doivent être justifiés chaque année au département, au moment de la remise des comptes annuels. En cas de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 10 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours pourra subir une adaptation.
- b) En cas de variation tarifaire en cours de contrat, la subvention pourra subir d'entente entre les parties une adaptation à partir de la mise en œuvre effective de la nouvelle tarification et cela, jusqu'au terme du contrat, sauf dans les cas visés aux lettres a), e) et f) du présent article où elle servira de compensation.
- c) Dans l'éventualité où les TPG ne procèdent pas aux investissements prévus dans le plan financier pluriannuel, l'indemnité se verra réduite en conséquence à hauteur des amortissements et intérêts financiers ainsi économisés, dès l'exercice suivant
- d) Si, pour des raisons propres aux TPG, un écart négatif supérieur à 1% est constaté entre la valeur absolue cumulée de l'offre planifiée dans les rapports d'étape annuels et celle signalée dans les rapports de réalisation de l'offre fournis annuellement par les TPG, l'Etat de Genève peut décider de modifier la tranche budgétaire annuelle. Cette diminution s'effectuera au prorata des kilomètres réalisés par rapport aux kilomètres planifiés, en tenant compte de la part de coûts financée par l'Etat de Genève.
- e) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans d'autres situations, telles que la nécessité pour les TPG de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer la mise en conformité et la mise en œuvre de dispositions de droit fédéral, cantonal, de droit français ou européen applicable à leur activité.



- f) En cas de perte de subventions fédérales pour les TPG en raison de l'application de dispositions cantonales (ex. en matière de présentation des comptes, de calcul du droit du sillon), la subvention ou l'offre de transport sera adaptée.
- g) Tout changement législatif (y compris fédéral) entraînant une augmentation de la part de subvention cantonale.
- h) La subvention de l'Etat pourra être adaptée, d'un commun accord des parties et sous réserve de la validation du Grand Conseil, pour tenir compte des conséquences financières induites par le passage au « tout électrique » notamment sur les polices d'assurance ou les mesures à prendre en matière de gestion des risques en lien avec les bâtiments et équipements.
- i) Toutes adaptations significatives des contrats soustraits en lien avec des clauses contractuelles d'indexation (carburant, inflation, etc...) sont prises en compte.

Titre V - Dispositions finales

Article 30

Règlement des litiges

1. Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.
2. En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.
3. A défaut d'un accord, le litige peut être porté devant la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève.

Article 31*Résiliation du contrat*

1. Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:
 - a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue ;
 - b) les TPG n'accomplissent pas ou accomplissent incorrectement la prestation approuvée dans le cadre du rapport d'étape malgré une mise en demeure ;
 - c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.
2. La résiliation s'effectue par écrit dans un délai de six mois, pour la fin d'un mois.

Article 32*Entrée en vigueur,
durée du contrat et
renouvellement*

1. Le contrat entre en vigueur au 1^{er} janvier 2025, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2029.
2. Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.



Pour la République et canton de Genève

représentée par

Pierre Maudet

Conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités

Date

25 juillet 2024



Pour les Transports publics genevois

représentés par

Denis Berdoz
Directeur général

Stéphanie Lammar
Présidente du Conseil d'administration

Date

Signature

16/07/2024

Date

Signature

le 16 juillet 2024

Annexes au présent contrat :

1. Lignes et structures du réseau ;
2. Plan du réseau ;
3. Intervalles de passage des véhicules ;
4. Réalisation du Plan d'action des transports collectifs 2024-2028 (déclinaison de l'offre) ;
5. Perturbations de services lors de manifestations ;
6. Plan financier pluriannuel – Fonctionnement et hypothèses de calcul ;
7. Plan financier pluriannuel – Investissements ;
8. Droit du sillon et des infrastructures ;
9. Liste des documents à produire par les TPG ;
10. Tableau de bord, indicateurs du contrat de prestations et système de pénalités ;
11. Indicateurs et cibles de développement durable ;
12. Prestations additionnelles attendues des TPG ;
13. Base de référence 2024 sur les actions de la vitesse commerciale
14. Utilisation des armoiries de l'État de Genève ;
15. Liste d'adresses des personnes de contact.

NOTA BENE :

Les directives du Conseil d'Etat mentionnées à l'article 20, alinéa 3, ne sont pas annexées au présent contrat, mais sont disponibles sur demande auprès du département :

- *Présentation et révision des états financiers des entités subventionnées (EGE-02-04)*
- *Traitement des bénéficiaires et des pertes des entités subventionnées (EGE-02-07)*



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 1 : Lignes et structure du réseau
(situation au 1^{er} janvier 2024)

RESEAU TPG

	Tram	Trolleybus	Autobus
Lignes TPG	12, 14, 15, 17, 18	2, 3, 6, 7, 10, 19	1, 5, 8, 9, 11, 20, 21, 22, 23, 25, 44, 45, 46, 50, 53, 54, 56, 82, A, E, E+, G, G+, J, K, C1, C7
Lignes sous-traitées (SST)	--	--	28, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 41, 43, 47, 48, 51, 52, 55, 57, 59, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 83, 91, 92, L, C3, C4, C5, C6, C8, C9
Transport à la demande (SST)	--	--	Zone Champagne Zone Seymaz-Voirons
Lignes transfrontalières GLCT			60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 80

Selon l'article 4, al.3 du contrat de prestations, les lignes 60, 61, 64, 66, 67, 68, 69 et 80 sont extraites du présent contrat puisque la responsabilité de leur organisation a été transférée par l'Etat à l'autorité organisatrice transfrontalière GLCT.

Pour financer les coûts non couverts par les recettes des clients et en plus de l'indemnité de l'Etat, les Transports publics genevois perçoivent également des indemnités :

- de la Confédération selon l'ordonnance sur les indemnités du trafic régional ;
- des Communes ou de tiers qui désirent compléter l'offre de base définie dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50, art. 2) par une offre complémentaire.

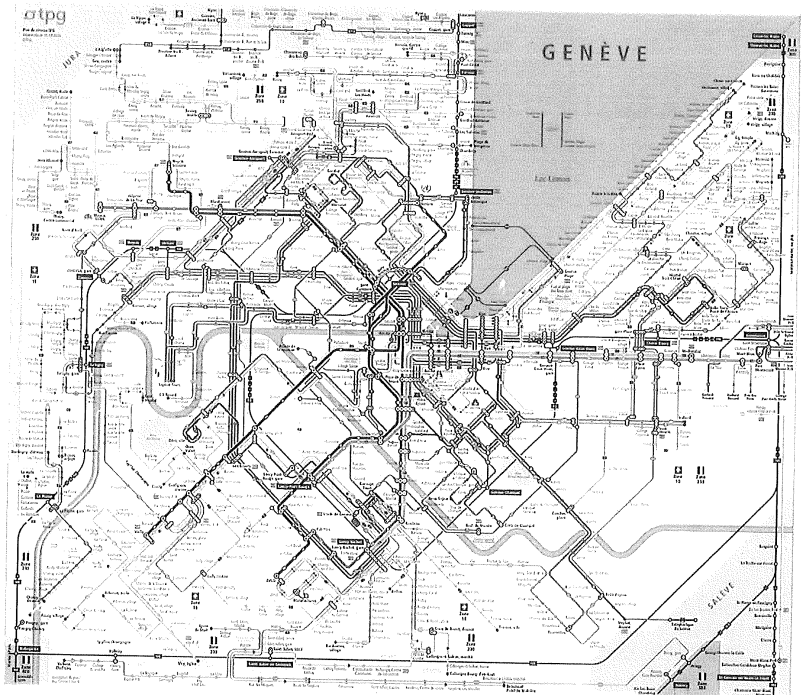
PARTICIPATION DE LA CONFEDERATION AUX LIGNES DE TRAFIC REGIONAL

	Autobus
Offre 2025-2026	
Lignes secondaires et transfrontalières	32, 33, 37, 38, 40 (K), 41, 43, 44, 82, A, E/E+, G/G+

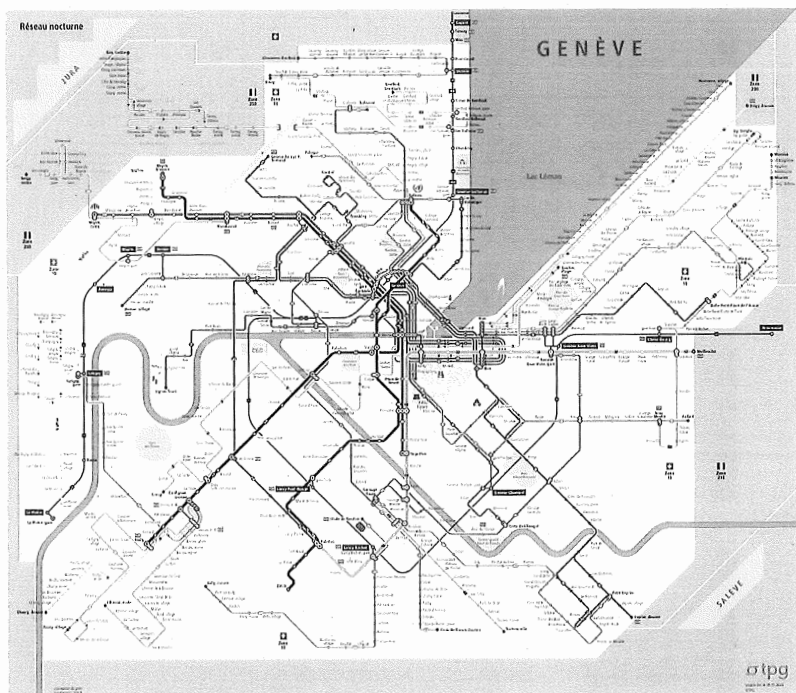
PARTICIPATION DE COMMUNES OU DE TIERS

	Autobus
Lignes transfrontalières	38, 52, 55, G, K
Offre nocturne	1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 18, 20, 22, 32, 33, 41, 44, 45, 46, 52, 55, 60, 68, 70, A, E, G, J, K, L, transport à la demande Mandement
Services de renforts	Manifestations publiques
Mesures en cas de pollution	Participation aux financements de mesures en cas de pics d'ozone ou de PM 10

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 2 : Plan du réseau
(situation au 10 décembre 2023)

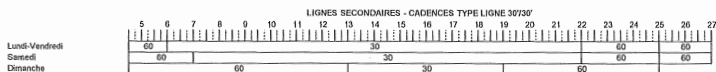
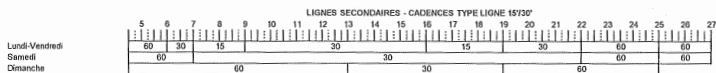
CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 2 : Plan du réseau
(situation au 10 décembre 2023)

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 3: Intervalles de passage des véhicules

LIGNES SECONDAIRES – SITUATION 2029 (PREVISIONNEL)



Quelques variations peuvent exister pendant les transitions avant et après les périodes de pointe.

Certaines lignes circulent à un horaire qui leur sont propres, principalement en périodes de pointe, permettant ainsi de coller plus précisément à la demande.

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite par rapport à l'horaire normal.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 4 : Réalisation du Plan d'Actions
des Transports Collectifs 2024-2028

La référence de cette annexe est le « Plan d'actions des transports collectifs 2024 – 2028 »
approuvé le 29 mai 2024 par le Conseil d'Etat :

HORAIRES DE DECEMBRE 2024		
LIGNES DE TRAMWAYS		
12	Lancy-Bachel, gare - Mollésulaz	-
13	Femey-Ouest - (Gd-Sacronex P+R) - Bondol (Remex-Vailly)	Nouvelle ligne
14	Meyrin-Groisille - Remex-Vailly	-
15	Saint-Jilien-Gare - Nollons	Prolongement entre ZIPL0 et St Julien gare
17	(Chapines) - Lancy-Pont-Rouge-gare - Anemasse-Pentier	Prolongement à Anemasse-Pentier et Chapines
18	CERN - Palattes	-
LIGNES DE TROLLEYBUS		
2	Genève-Plage - Cressay	-
3	Gardif - Crêt de Champel	-
4	Gardif - Onex-Gls	Nouvelle ligne
7	(Veyrier-Toumettes) - Gds-Esserts - Lignon-Tours	Prolongement jusqu'au Gds Esserts - à l'étude Veyrier Toumettes
9	Lignon-Tours - Genève-Plage (Pallasterie)	Prolongement entre Genève plage et la Pallasterie
LIGNES DE BUS PRINCIPALES		
1	Jardin Botanique - Hôpital Trois Chêne	-
4	Genève-Aéroport, Terminal - Thonex-Vallard	-
6	(Parkette) Venier, Canada - Thonex, Vallard	Prolongement entre Venier village et Venier Canada (Parkette)
8	Gd-Sacronex P+R - Veyrier-Douane (déplacé au busway)	Prolongement de TCAS au P+R Gd Sacronex
10	Genève-Aéroport, Terminal - Belle-Terr, Place de l'Arbre	Prolongement entre Rose et Belle-Terr
11	Jardin Botanique - Eau-Vivrs-Gare (Genève, plage)	Prolongement Genève plage à l'étude
13	Hôpital de la leur - Gls	Nouvelle ligne
15	Volarex - Veyrier-Toumettes	-
21	Onex-Cité - Veyrier-Douane	Prolongement entre Carouge Rondeau et Veyrier Douane
22	Jardin Botanique - Carouge-Rondeau	-
23	Gd-Sacronex P+R - Carouge-Tours	Passage par quartier de l'Étang
25	ZIPL0 - Jardin Botanique	Nouvelle ligne
28	Grand-Sacronex, P+R - Les Essarts	Prolongement entre Aéroport Terminal et Gd Sacronex P+R
29	Bellevue - Bois Caran	Nouvelle ligne estivale (fonctionnement juin-septembre week-end)
LIGNES DE BUS REGIONALES		
30	Hermance, village - Genève, Rivé	-
31	Puzing, Marquis - Sous-Moulin	-
32	(Jussy, Monnaz) Jussy, Messets - Sous-Moulin	-
33	Puzing, Marquis - Rivé	-
34	Chovoir, village - Conches, place	-
36	Oy, temple - Rivé	Passage par Vandocouva
37	Luffet - Sous-Moulin	-
38	Pointe à la Croix - Passings, village	-
41	Bout du Monde - Chêne-Bouge-Gare-Place	Nouveaux terminus Bout-du-Monde à la place de Carouge Tours
42	Stade de Genève - Auroy-Village	-
43	(Les-Hôpital - Vallée) - Stade de Genève - Bellin	-
45	Tolraz-Ville - Carouge-Tours	-
47	Stade de Genève - La Rollat	Prolongement entre Banderoux village et La Rollat
48	Lully-Croisette - Confignon-Croisette	-
49	Veyrier-Toumettes - Lancy-Bachel-gare	Nouvelle ligne
49	Lancy, Bachel - Confignon-Croisette	Prolongement entre ZIPL0 et Bachel
50	Genève-Aéroport Terminal - Versoix, Centre sportif	-
51	CO Renard - Nollons	Prolongement de Mervelet à Nollons
52	Gardif les Més - Bossy (Versonex village)	-
53	Vessiez-Village - Valarain	Raccourcissement de la ligne à Vemier village
64	(Versoix Centre Sportif) - Genève-Aéroport-Terminal - Parkette	Prolongement de la ligne à Vemier Parkette
65	-	Suppression de la ligne
69	Genève-Aéroport-Terminal - Zimexya Gare	-
69	Genève-Aéroport-Terminal - Plage du Vengeren	-
70	Saliguy-Gare - Confignon-Croisette	-
71	Saliguy, gare - Meyrin, Citéville	Prolongement de l'hôpital de la Tour à Citéville
71	Saliguy, gare - Saliguy, gare	-
73	Saliguy-Gare - Zimexya Gare	-
72	La Plaine, gare - Rousin, village	-
74	La Plaine, gare - Rousin, village	-
76	Confignon-Croisette - Athénax-Ecole	-
78	La Plaine Gare - Charzy-Douane	-
80	Cressay - (Confignon, village) - ZIPL0	Nouvelle ligne
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS		
36	(Vélizy, village) Vélizy, douane - Genève, Eau-Vivrs gare	Nouveaux terminus à la gare des Eau-Vivrs au lieu de Rivé
38	(Chaux-sur-Leman) Hermance, village - Place Fava	-
40	Stade de Genève - Charzy-Douane - (Puzing-Gare)	-
44	Archamps P+R - Place de Noux	Prolongement entre Crêt de Rozen et Archamps P+R
65	Genève-Aéroport-Terminal - Chavannes-des-Buis, la Croix	Prolongement de la ligne à l'atopant
10	(Gey) - Femey - Gare Commun (de Cessy)	-
11	(Gey) - Femey - Gare Commun	-
14	Femey, maille - Meyrin, Gualères	-
49	Genève-Aéroport-Terminal - Femey (Val Tholy)	-
87	Genève, école - Meyrin, Gualères	-
88	Tholy Centre Commercial - Biandronnet	-
89	La Plaine, gare - Challes	-
89	-	-
92	Manufactures - (Lancy-Bachel-Gare) - Archamps, P+R	Suppression de la ligne au profit du tram 15
13	Viry-Eglise - Nant-d'Aul	-
271	Thonon les Bains - Rivé	-
272	Ancey, gare routière - Lancy, Pont-Rouge - Aéroport	-
273	Bellanches - Aéroport de Genève	-
TRANSPORT A LA DEMANDE		
igFlex - Champagne	Adaptation du périmètre de la zone	
igFlex - Genève Sud	Nouvelle zone	
igFlex - Seymaz-Voivons	Nouvelle zone	
igFlex - Lac Rive gauche	Nouvelle zone	
igFlex - Mandement	Nouvelle zone	
igFlex - Lac Rive droite	Nouvelle zone	

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 4 : Réalisation du Plan d'Actions
des Transports Collectifs 2024-2028

Le détail de l'adaptation de l'offre à chaque étape de changement d'horaire sera affiné ultérieurement en collaboration avec l'Office cantonal des Transports (OCT). Il fera l'objet d'un rapport d'étape, établi par les Transports publics genevois, qui sera soumis pour approbation au Conseil d'Etat conformément à l'article 37 alinéa j de la loi sur les Transports publics genevois (LTPG - H 1 55), et à l'article 20, alinéa 1 du contrat de prestations et à l'annexe 9.



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 5 : Perturbations de service lors de manifestations

La présente annexe précise l'article 5 du contrat de prestations entre la République et canton de Genève et les Transports publics genevois portant sur les années 2025-2029 (ci-après : CP) à travers les articles suivants :

Article 1 Perturbations de service – champ d'application

1. Par "perturbations de service", il faut entendre des modifications de l'offre induites par la tenue de manifestations publiques, de manifestations de nature culturelle, sportive ou scolaire, autorisées et organisées par les pouvoirs publics (ci-après : les manifestations). Ces modifications ne permettent plus de répondre aux exigences du CP et génèrent des charges financières pour les TPG ; elles impliquent notamment, du point de vue des utilisateurs des transports publics, une diminution de l'offre (non réalisation de courses) et/ou une augmentation de l'offre (mise en place de renforts), et/ou le recours à des mesures de substitution, et/ou l'engagement de véhicules supplémentaires (en plus de l'augmentation de l'offre), suite notamment à des détournements de lignes, et/ou des mesures liées à l'information des voyageurs (pose d'affiches par exemple) et/ou l'engagement de personnel de conduite, et/ou l'engagement de personnel technique supplémentaire (par exemple pour coupure de courant, déplacement d'arrêts et pose de potelets) et/ou l'engagement de personnel supplémentaire pour le service de place.

Article 2 Gestion des autorisations de manifestations publiques

1. Les TPG désignent une personne de contact pour traiter de la gestion des perturbations de service et communiquent cette information à la République et canton de Genève, soit pour lui, à l'office cantonal des transports du département des infrastructures.
2. Les TPG assistent aux séances bihebdomadaires organisées par le département de la sécurité dans le cadre de l'étude des demandes d'autorisation pour la tenue de manifestations publiques, afin que toutes les dispositions permettant d'assurer la sécurité des voyageurs et des tiers et de limiter au maximum les perturbations de service, soient prises en considération.
3. Les autorisations de manifestations publiques ayant été préalablement annoncées font également l'objet de discussions dans le cadre de la plateforme chantiers et mobilité (PCM) opérée par l'office cantonal des transports (cf. article 5, chiffre 2 de la présente annexe).

Article 3 Prise en charge financière

Les TPG prennent en charge les coûts de base engendrés par les perturbations de service. Par coûts de base, il faut comprendre le coût des mesures minima à mettre en place pour faire face aux perturbations de service. Toute demande complémentaire de la part des organisateurs ou toute conséquence négative imprévue des manifestations à l'origine des perturbations (par exemple dégâts au matériel) est à la charge des organisateurs et est réglé par accord séparé entre l'organisateur concerné et les TPG.



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 5 : Perturbations de service lors de manifestations

Article 4 Adaptation de l'offre

1. L'Etat de Genève accepte qu'à l'occasion des manifestations, les TPG adaptent l'offre sur les lignes concernées afin de garantir un fonctionnement approprié du réseau. Les TPG se réservent ainsi notamment le droit de mettre en œuvre des services d'exploitation et d'information voyageurs adaptés. En cas de détournement de lignes, les TPG sont tenus d'informer et d'orienter leurs clients de façon adéquate.
2. Ces adaptations sont considérées comme des cas fortuits, l'article 27, chiffre 1 CP étant applicable par analogie (non-atteinte des valeurs-cibles exigées et garantie d'un service minimum).

Article 5 Bilan annuel

1. Les TPG remettent annuellement à l'Etat de Genève un rapport comportant l'ensemble des manifestations ayant engendré des perturbations de service, la nature de celles-ci, les adaptations mises en place, ainsi que les charges financières induites, estimées selon les Instructions de service des TPG (IDS 69 et 70), selon le modèle repris en annexe.
2. Les TPG, à travers leur personne de contact, veillent à ce qu'un suivi périodique de la gestion des manifestations annoncées soit effectué dans le cadre de la PCM qui se réunit sur une base mensuelle.

En consultation sur demande aux TPG : IDS 69 et 70



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 6 : Plan financier pluriannuel – Fonctionnement

ACTIVITE TRANSPORT

PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2025-2029

BUDGET FONCTIONNEMENT

En milliers de francs	Réel 2023	Budget 2024	PFP 2025	PFP 2026	PFP 2027	PFP 2028	PFP 2029
Revenus de transports	152'789	157'905	160'236	165'774	171'501	178'765	187'415
<i>dont revenus de transports Unireso</i>	123'663	126'888	129'652	134'297	138'270	143'644	150'532
<i>dont revenus de transports Léman Pass</i>	14'585	15'949	16'162	16'881	17'916	19'138	20'305
Contributions Unireso	40'871	47'944	50'330	52'187	53'804	55'947	58'654
Contributions de l'Etat de Genève	273'982	272'467	325'569	371'524	390'886	420'007	433'621
Contributions de la Confédération	13'368	9'917	12'627	9'792	9'526	9'591	9'643
Contributions des communes et des tiers	19'364	29'106	27'955	27'972	26'291	28'088	27'741
Produits d'exploitation divers	18'729	18'342	22'447	25'297	26'860	29'486	32'143
Total produits d'exploitation	519'103	535'682	599'163	652'546	678'869	721'885	749'217
Frais de personnel	285'633	292'188	324'757	353'311	366'644	380'715	390'862
Frais de véhicules	36'857	38'492	45'912	50'094	51'374	55'728	58'198
Frais de bâtiments et installations fixes	24'078	25'957	27'604	29'616	30'630	32'000	34'296
Sous-traitance de transport	64'611	65'854	74'583	81'559	83'077	90'628	95'837
Charges d'exploitation diverses	34'059	39'248	45'317	44'177	43'467	45'855	47'455
Dotations aux amortissements	61'216	64'047	66'408	75'698	82'947	89'968	95'290
Pertes sur constats et débiteurs	2'288	2'540	2'543	2'529	2'516	2'502	2'489
Total charges d'exploitation	508'741	528'328	587'123	636'984	660'656	697'396	724'426
Résultat Exploitation	10'362	7'354	12'040	15'563	18'213	24'489	24'791
Produits financiers	1'723	522	481	480	480	480	480
Charges financières	14'689	12'457	12'322	15'471	17'867	19'278	19'531
Résultat Financier	-12'966	-11'935	-11'841	-14'991	-17'387	-18'798	-19'051
Quote-part résultat sociétés associées	19						
Résultat net de l'exercice	-2'585	-4'581	199	572	826	5'691	5'740
<i>Dont coûts des négociations part. sociaux</i>			-8'700	-17'300	-17'300	-19'500	-19'500
<i>Dont coûts des "options retenues"</i>			-480	-630	-2'772	-3'297	-3'297

Prestations comprises dans le chiffrage des « coûts des options retenues »

- Renforcer prestations juridiques (DG) : +1 ETP spécialiste de droit français dès 2027
- Renforcer les prestations RH (RH) : +2 ETP dont 1 chef de projet gestion de l'absentéisme dès 2025, 1 spécialiste qualité de vie au travail (QVT) dès 2027.
- Astreinte applicative pour les applicatifs critiques, permettant de répondre aux incidents d'exploitation applicatifs aux heures d'exploitation du réseau, et couverture des postes clés (SIT) : +9 ETP dont 5.5 dès 2027 puis 4.5 autres dès 2028.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 6 : Plan financier pluriannuel - Fonctionnement

- Exploitation des infrastructures informatiques, systèmes et réseaux hors des heures ouvrables (SIT) : prestation externalisée, budget de 1'000'000 F / an dès 2027.
- Coopération pour la formation IT sur le canton : +1 ETP pour la formation d'apprentis dès 2025, ainsi que le budget nécessaire à rémunérer les apprentis et élèves ingénieurs pendant leur formation.
- Standardisation et fiabilisation des données info-voyageurs (MVC) : +2 ETP dont 1 business analyste dès 2025 et 1 gestionnaire de données IV dès 2026.

Hypothèses de calcul du Plan financier pluriannuel 2025-2029 (état 05.2024)

Hypothèses pour le chiffrage des prestations de conduite

- **Productivité** : les hypothèses pour la productivité du personnel de conduite, soit le temps de conduite (temps voiture) par rapport au temps travaillé total, sont basées sur l'application du protocole d'accord signé le 6 mai 2024 avec les organisations représentant le personnel.
- **Vitesse commerciale** : le nombre d'heures de service commercial (temps total nécessaire pour produire l'offre kilométrique) est calculé sur la base d'une hypothèse de vitesse commerciale stabilisée à sa valeur annuelle moyenne de 2023 pour toute la durée du contrat de prestation, soit 16.34 km/h sur le réseau TPG, hors GLCT ou sous-traitance.
- **Absentéisme** : le taux d'indisponibilité du personnel de conduite, mesuré à 12.3% en 2023, est estimé à 12.2% en 2025 puis baisse de 0.5 points de % par an jusqu'en 2029 (note : le taux d'indisponibilité est un taux technique utilisé pour le dimensionnement des effectifs, dont la valeur est en moyenne d'environ 0.5% supérieure au taux d'absentéisme dans une situation identique).

Tableau des données de base ayant servi au chiffrage du PFP

	B 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Moyens de production						
ETP Administratif (en nombre)	288.7	330.0	351.4	358.6	376.0	386.7
ETP Administratif (en kchf)		50'694	54'189	56'177	58'643	60'291
ETP Technique (en nombre)	357.4	364.2	384.8	401.3	401.3	401.3
ETP Technique (en kchf)		49'946	52'692	54'290	54'449	54'525
ETP Exploitation ss conduite (en nombre)	231.7	248.4	278.0	290.0	302.0	314.0
ETP Exploitation ss conduite (en kchf)		35'571	39'165	40'626	42'078	43'555
ETP Exploitation conduite (en nombre)	1362.0	1520.0	1699.0	1770.4	1862.2	1929.2
ETP Exploitation conduite (en kchf)		177'663	196'666	204'585	214'175	220'879
Heures de conduite produites par mode						
Tramways	441'049	441'377	451'498	491'316	531'534	566'321
Trolleybus	326'101	334'944	299'174	281'560	302'548	302'548
Bus TPG	744'900	777'736	901'891	940'576	974'288	992'833
Bus SST	610'983	668'088	693'728	700'637	713'196	690'453
Vitesse commerciale (km/h)	16.3	16.3	16.3	16.3	16.3	16.3
Taux d'absentéisme (conduite)	9.2%	11.7%	11.2%	10.7%	10.2%	9.7%
Coûts énergie						
Diesel (ch/f)	1.60	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69
Electricité Basse Tension (ct./kWh)	0.25	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39
Electricité Moyenne Tension (ct./kWh)	0.18	0.25	0.26	0.27	0.28	0.29
Clé de répartition Unireso pour TPG	87.81%	85.63%	85.81%	85.74%	85.88%	87.79%

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 6 : Plan financier pluriannuel - Fonctionnement

Prestations prévues pour l'évolution des applications tpg et tpg+

La feuille de route prévoit la transition vers une application de transport public unique regroupant les fonctionnalités de recherche d'itinéraire et d'eticketing selon les standards nationaux et transfrontaliers au plus tard à fin 2026. De plus, une veille active sera maintenue sur les solutions "mobility as a service" afin de détecter des opportunités d'évolution notamment sur le transport à la demande et la multimodalité.

Prestations prévues pour l'évolution du parc de distributeurs automatiques de titres de transport (DATT)

Maintien du canal de distribution DATT sur la base du parc existant (fixe et embarqué) en gérant son obsolescence ainsi que la transition vers le digital. Le remplacement progressif des pièces obsolètes et l'évolution potentielle du plan d'implantation (nombre de DATT par arrêt) va permettre de maintenir le service. De plus des tests pilotes de DATT sans papier et ou sans monnaie permettront également d'anticiper l'obsolescence de certains composants grâce cette digitalisation.

Calcul du taux de sous-traitance

Le plan financier présenté dans cette annexe a été élaboré sur la base d'hypothèses conformes avec l'Art. 1 LTPG, en ce qui concerne le volume des activités pouvant être données en sous-traitance.

Le taux de sous-traitance est donné par le rapport entre le coût des activités de transport sous-traitées, et les charges totales des TPG, toutes activités confondues. Voici les résultats du calcul :

	Plafond	2025	2026	2027	2028	2029
Taux des activités de transport en sous-traitance	10%	9.0%	9.4%	9.2%	9.7%	9.9%
Taux des activités de transport en sous-traitance autres que l'exploitation de lignes à titre provisoire ou transfrontalières	4%	1.0%	0.8%	0.8%	0.8%	1.0%

Pour le plafond de 10%, sont prises en compte toutes les activités opérationnelles qui sont commandées par l'Etat de Genève aux TPG en lien avec la mission première des TPG, à savoir l'exploitation de lignes de transport pour voyageurs, sous-traitées par les TPG à des entreprises tierces détentrices d'une licence de transport de voyageurs par route pour compte d'autrui. Sont exclues, les prestations sous-traitées pour le compte de commanditaires autres que l'Etat de Genève (par exemples l'OFT pour les lignes du Trafic Régional Voyageurs (TRV) ou le GLCT pour les lignes transfrontalières); les prestations non liées directement à l'exploitation de lignes de transport de voyageurs (nettoyage, entretien des voies, sécurité, transport de monnaie, services informatiques, etc.); les prestations en lien avec l'évolution des métiers justifiées notamment au regard de la pénibilité de certaines tâches et en transparence avec les organisations syndicales.

Pour le plafond de 4%, sont exclues en sus des activités susmentionnées, les lignes provisoires ou transfrontalières. Une ligne est considérée provisoire lorsqu'au moins l'un des critères suivants est applicable: introduite ou modifiée de manière explicite dans le rapport d'étape il y a moins de 2 ans ; doit évoluer de manière explicite (horaire ou parcours) dans l'un des deux prochains rapports d'étape annuels ; mode opératoire changera dans les 2 ans (p.ex. basculement sur un mode électrique, mise en interlignage ou encore changement de dépôt) ; possible abandon (p.ex. si elle est sous supervision en raison d'une fréquentation insuffisante) ; subit des changements fréquents et dépendants de paramètres externes aux TPG.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 7 : Plan financier pluriannuel - Investissements

ACTIVITE TRANSPORT						
PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2025-2029						
BUDGET INVESTISSEMENTS						
En milliers de francs						
Dépenses d'investissement par catégories (IPSAS)	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL 2025-2029
Terrains, Bâtiments & Installations Fixes						
- Bâtiments	20'665	19'825	21'000	20'050	18'250	99'790
- Installations Fixes	3'450	3'950	6'000	7'000	4'000	24'400
Total Terrains, Bâtiments & Installations Fixes	24'115	23'775	27'000	27'050	22'250	124'190
Equipements, Machines & Autres Immobilisations						
- Bureautique & Mobilier	50	50	50	50	50	250
- Installations & Matériel Informatique & de Télécom	6'950	9'420	5'520	1'850	3'800	27'540
- Outillages, Machines & Installations Autres	640	1'095	975	285	285	3'280
Total Equipements, Machines & Autres Immo	7'640	10'565	6'545	2'185	4'135	31'070
Véhicules & leurs équipements						
- Autobus	55'823	109'064	26'512	71'750	70'750	333'900
- Trolleybus	4'875	2'800	42'000	0	0	49'675
- Tramways	24'800	110'400	93'600	46'800	62'000	337'600
- Equipements Embarqués	6'775	9'450	7'325	8'490	12'080	44'130
- Véhicules de Service	2'650	2'350	1'970	1'950	1'800	10'720
Total Véhicules & leurs équipements	94'923	234'064	171'407	128'990	146'640	776'025
Immobilisations Incorporelles						
- Systèmes d'Informations & Télécommunications	21'840	14'230	10'180	9'380	8'530	64'160
Total Immobilisations Incorporelles	21'840	14'230	10'180	9'380	8'530	64'160
Total	148'518	282'634	215'132	167'605	181'555	995'444

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 8 : Droit du sillon et des infrastructures

L'Etat de Genève, soit pour lui le département, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 CCTPG.

Il loue aux TPG ces infrastructures.

Les montants de la location se décomposent comme suit :

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Tramways	13'900'000	13'900'000	13'900'000	14'200'000	14'500'000	15'100'000
Infrastructure trolleybus y compris réseau	750'000	750'000	750'000	750'000	750'000	750'000
	14'650'000	14'650'000	14'650'000	14'950'000	15'250'000	15'850'000
TVA @ 8.1%	1'186'650	1'186'650	1'186'650	1'210'950	1'235'250	1'283'850
	15'836'650	15'836'650	15'836'650	16'160'950	16'485'250	17'133'850
Récupération IP TVA	659'250	629'950	629'950	642'850	655'750	681'550
Subventionnement du droit du sillon	15'177'400	15'206'700	15'206'700	15'518'100	15'829'500	16'452'300

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 9 : liste des documents à produire par les TPG

Cette annexe a pour objectif de préciser le contenu des documents cités dans le Contrat de prestations 2025-2029 et d'en rappeler (respectivement fixer) les différents délais de production. Les dates sont susceptibles d'évoluer en fonction des impératifs cantonaux et des dates de sessions du Conseil d'Etat et du Grand Conseil, ainsi que d'entente entre le département et les TPG, en fonction du calendrier de validation des besoins opérationnels.

Rapport d'étape

(article 20 du Contrat de prestations 2025-2029)

La structure du rapport d'étape de l'année N+1, donnée à titre indicatif, est la suivante :

1. INTRODUCTION
 - 1.1 Objet du document
 - 1.2 Orientation stratégique
 - 1.3 Règles sur les changements d'horaire
 - 1.4 Planning de validation du rapport
2. DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT
 - 2.1 Offre de référence (contrat de prestations)
 - 2.2 Programme PATC 2024-2028 (périodes horaires 2025-2029)
 - 2.3 Offre TRV
 - 2.4 Offre complémentaire (financements externes)
 - 2.5 Développement de la desserte transfrontalière (GLCT)
 - 2.6 Autres dessertes
 - 2.7 Chantiers
3. INFRASTRUCTURES, AMENAGEMENTS, REGULATION
 - 3.1 Aménagements tram
 - 3.2 Aménagements trolleybus
 - 3.3 Aménagements e-bus
 - 3.4 Région Lac-Rhône
 - 3.5 Région Rhône-Arve
 - 3.6 Région Arve-Lac
 - 3.7 Délai de mise à disposition des infrastructures
4. VITESSE COMMERCIALE
 - 4.1 Cahier des charges VCom OCT-TPG
 - 4.2 Suivi des mesures VCom
5. QUALITÉ DE SERVICE
 - 5.1 Application des horaires
 - 5.2 Vente
 - 5.3 Marketing
 - 5.4 Information aux voyageurs-euses
 - 5.5 Communication
 - 5.6 Matériel roulant
 - 5.7 Correspondances CFF
6. SUIVI DU CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029
 - 6.1 Indicateurs du contrat de prestations
 - 6.2 Budget de fonctionnement
 - 6.3 Sous-traitance
 - 6.4 Enjeux et risques de la mise en œuvre de l'étape
7. SUIVI DES PROCEDURES FEDERALES
 - 7.1 Concessions et autorisations de transport des voyageurs
 - 7.2 Nomenclature des arrêts



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 9 : liste des documents à produire par les TPG

Le rapport d'étape doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé du rapport d'étape sont :

- 15.11 de l'année N-1 : les TPG remettent le pré-rapport d'étape à l'OCT
- 30.11 de l'année N-1 : l'OCT remet ses remarques sur le pré-rapport aux TPG
- 15.02 de l'année N : les TPG remettent le rapport d'étape approuvé par le Conseil d'Administration à l'OCT
- 28.02 de l'année N : l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le rapport d'étape
- 15.03 de l'année N : le Conseil d'Etat valide le rapport d'étape

Le planning est confirmé ou ajusté chaque année, d'entente entre le département et les TPG, en fonction des enjeux et risques liés aux délais de mise en œuvre de l'étape.

L'objectif doit être de permettre aux TPG, notamment les services Exploitation et Technique, de lancer les travaux dans le respect des délais nécessaires aux processus longs (appels d'offre, formations, processus sociaux en lien avec les horaires, etc.). La consigne sur les échéances de délais définis chaque année par l'OFT concernant l'établissement de l'horaire demeure réservée.

Budget

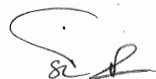
(article 20 du Contrat de prestations 2025-2029)

La structure du budget est similaire à celle de l'actuel « budget ».

Le budget doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du budget de l'année N+1 sont :

- 15.05 – discussion TPG/OCT sur les premières orientations budgétaires
- 31.07 – partage du Budget validé en RD avec l'OCT (version de travail non validée par le CA)
- 15.09 – les TPG remettent à l'OCT le budget de l'année N+1 approuvé par le CA
- 15.09 – les TPG remettent la synthèse (chiffres clés) et le commentaire sur le budget
- 15.09 – les TPG remettent le plan financier sur 4 ans dit "quadiennal" prévu dans le règlement sur les états financiers (REEF)
- 15.11 – l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le budget
- 30.11 – le Conseil d'Etat approuve le budget



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 9 : liste des documents à produire par les TPG

Rapport de réalisation de l'offre

(article 20 du Contrat de prestations 2025-2029)

La structure du rapport de réalisation de l'offre de l'année N-1 est la suivante :

1. Introduction
2. Synthèse et événements marquants
3. Résultats par objectif et bilan des pénalités
4. Suivi des investissements et compte de résultat simplifié
5. Bilan de la qualité de service, satisfaction clientèle, activité de contrôle, vitesse commerciale

Le rapport de réalisation de l'offre doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du rapport de réalisation de l'offre de l'année N-1 sont :

- 10.03 – les TPG remettent un pré-rapport de réalisation de l'offre à l'OCT
- 17.03 – l'OCT remet ses remarques sur le pré-rapport de réalisation de l'offre
- 24.03 – les TPG remettent le rapport de réalisation de l'offre à l'OCT
- 31.03 – l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le rapport de réalisation de l'offre
- 15.04 – le Conseil d'Etat approuve le rapport de réalisation de l'offre

Comptes

(article 20 du Contrat de prestations 2025-2029)

La structure du rapport sur les comptes est similaire à celle de l'actuel rapport « clôture des comptes ».

Les comptes doivent pouvoir être repris tels quels par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du rapport sur les comptes de l'année N-1 sont :

- 01.03 – les TPG remettent les états financiers établis et révisés. Les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que l'annexe explicative. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n sont présentés pour chaque rubrique, en regard des comptes n-1.
- 24.03 – les TPG remettent les présentations sur les comptes.
- 01.03 – les TPG remettent le book de clôture et les commentaires sur comptes annuels.
- 15.03 – les TPG remettent les états financiers établis et révisés conformément aux exigences de son statut juridique, aux dispositions légales et au référentiel comptable applicable et le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes.
- 15.03 – les TPG remettent une première version du rapport de gestion.
- 31.03 – l'OCT remet au Conseil d'Etat les projets de loi sur les états financiers et sur les comptes.
- 15.04 – le Conseil d'Etat approuve les projets de loi.
- 30.09 – les TPG remettent la projection du résultat documenté de l'année N.
- 15.12 – les TPG remettent une nouvelle projection documentée du résultat de l'année N en cas d'écart significatif avec celle du 30 septembre.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 9 : liste des documents à produire par les TPG

Données mises à disposition du département par les TPG

Les TPG mettent à disposition des données auprès du département :

- des données brutes
- des données complémentaires d'exploitation plus complexes depuis un outil informatique analytique (par exemple QlikSense).

Les TPG fourniront les données brutes suivantes pour chacune des lignes du réseau :

- Voyages
- Voyages*kilomètres
- Kilomètres
- Places*kilomètres
- la localisation des arrêts
- la fréquentation journalière et mensuelle par arrêt et par ligne
- la fréquentation journalière par tranche horaire
- les kilomètres journaliers par ligne
- la vitesse commerciale par ligne

Les TPG mettront à disposition des données complémentaires d'exploitation plus complexes (ex : graphiques de charges passagers) accessibles depuis un outil informatique analytique (par exemple QlikSense).

Il est prévu la formation de 5 utilisateurs avec 5 accès externes à cet outil analytique.

Mise à disposition d'indicateurs de qualité

Un groupe de travail entre les TPG et l'Office cantonal des transports sera mis en place pour définir des indicateurs de qualité ainsi que la forme du rapport à rendre. Des cibles seront définies d'un commun accord entre les parties et une adaptation technique sera entérinée ultérieurement.

Mise en œuvre de la politique numérique cantonale

Un groupe de travail entre les TPG, l'Office cantonal des transports et l'Office cantonal des systèmes d'information et du numérique (OCSIN) pourra être mis en place pour définir des modalités de mise en œuvre de la politique numérique ainsi que la forme des rendus attendus. Ces éléments seront définis d'un commun accord entre les parties et une adaptation technique du contrat pourra être entérinée ultérieurement si nécessaire.

Rencontres OCT-TPG

Des rencontres bilatérales, OCT et TPG, seront organisées autant que de besoin, mais au minimum quatre fois par an, pour faire le point de la situation sur l'évolution de l'offre et des indicateurs du contrat des prestations de l'année N.

Ces rencontres feront l'objet d'un procès-verbal de suivi.

Convention d'objectifs TRV

En application de la l'article 31ter de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), l'introduction d'une obligation de conclure des conventions d'objectifs entre les Cantons, la Confédération et les opérateurs a été actée.

Un groupe de travail entre l'OCT, les TPG et l'OFT sera mis en place pour élaborer cette convention.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029
Annexe 10 : Tableau de bord, indicateurs du contrat de prestations et système de pénalités

		Tableau de bord							
		Indicateurs soumis à pénalités : OUI/NON							
Objectif 1	Indicateur de production	2025	2026	2027	2028	2029			
Améliorer l'offre de transport et la fréquentation des transports collectifs	1. Offre de transport en KMR (kilomètres réalisés) [x 1 mio]	NON	29.82	30.63	32.63	34.06			
	2. Fréquentation en VKM (voyages x kilomètres mesurés) [x 1 mio]	NON	568.0	594.3	613.3	632.9			
Objectif 2	Indicateurs de qualité								
Assurer la qualité du service à la clientèle	3. Fiabilité des correspondances TPG / Léman-Express	OUI	80.00%	80.00%	80.00%	80.00%			
	4. Ponctualité à l'horaire de nuit (22h-04h)	OUI	76.00%	77.00%	79.00%	80.00%			
	5.1. Fiabilisation et amélioration des temps de parcours : Vitesse commerciale véhicules	NON	17.5	17.5	17.5	17.5			
	5.2. Fiabilisation et amélioration des temps de parcours : Vitesse commerciale voyageurs	NON	15.0	15.0	15.0	15.0			
	6.1. Taux de courses non réalisées réseau tramways	NON	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%			
	6.2. Taux de courses non réalisées réseau trolleybus	NON	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%			
Objectif 3	6.3. Taux de courses non réalisées réseau autobus	NON	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%			
	Indicateurs financiers								
	7. Ratio de contributions cantonales (%)	OUI	53.2%	56.0%	56.8%	57.5%	57.3%		
Assurer une maîtrise financière	8. Taux de couverture globale (%)	OUI	40.1%	38.4%	38.3%	38.0%	38.6%		
	9. Coûts/Km (CHF)	OUI	18.7	19.1	19.3	19.2	19.4		
Objectif 4	Indicateur environnemental								
Diminuer les impacts environnementaux	10. Nombre de kilomètres produits par traction électrique [x 1 mio]	NON	15.77	20.68	22.33	25.08	26.10		

Ag

Objectif 1 : Améliorer l'offre de transport et la fréquentation des transports collectifs

Indicateur 1 : offre de transport en kilomètres réalisés

Valeurs-cible de l'objectif

1. Offre de transport en KmR		Kilomètres réalisés [x 1 mio]						
		2023*	2024*	2025	2026	2027	2028	2029
Lignes principales	Tramways	5.38						
	Trolleybus	3.95						
	Autobus	7.12						
Lignes secondaires	Autobus	9.52						
Lignes scolaires	Autobus	0.04						
Résultat total		26.00	26.50					
Cible en valeur absolue		-	-	27.77	29.82	30.63	32.63	34.06
Cible en valeur relative			100.0%	104.8%	112.5%	116.6%	123.1%	128.5%

* Valeurs 2023-2024 données selon le périmètre du Contrat de prestations 2020-2024 (sans les services nocturnes financés par l'Association Noctambus) ; valeur 2024 estimée sur la base de l'offre prévue dans le rapport d'étape H2024.

Les cibles 2025 à 2029 sont basées sur les hypothèses de l'évolution du réseau, établies dans le PATC 2024-2028 validé par le Conseil d'Etat le 29 mai 2024.

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en KmR [kilomètres réalisées] ; il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur Suisse, y compris les services scolaires et nocturnes. Il exclut les parcours haut-le-pied (sauf ceux de retournement), formation, techniques, les prestations complémentaires à l'offre de référence (art. 6 du CP) et le GLCT.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Partant des données remontées par les systèmes SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs), l'indicateur KmR est calculé quotidiennement en tenant compte des km productifs des parcours réalisés sur les lignes concernées (note : un bus de substitution pour une ligne de tramway est comptabilisé comme tramway).

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, etc.), les valeurs cibles définies pour l'atteinte de l'objectif seront révisées en fonction des journées et des lignes touchées (art. 5 du CP).

Informations complémentaires

Pour mieux saisir la progression de l'offre liée à l'augmentation de la capacité des véhicules, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « places x kilomètres réalisées » (PKR). Les PKR sont données sur la base des capacités de chaque type de véhicule selon leur configuration intérieure homologuée par l'OFT, par le calcul suivant : nombre de places assises + ratio de 4 clients debout par m² de surface libre.

Pour faciliter le calcul de certains ratios, les TPG transmettent à l'Etat la part des sous-traitants pour les deux indicateurs « kilomètres réalisés » et « places x kilomètres réalisés ».

Cibles de la responsabilité de l'Etat

L'Etat doit tenir ses engagements financiers selon les tranches annuelles planifiées et valider le rapport d'étape dans les délais (annexes 6 et 9 du CP).

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque l'offre globale réalisée est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque l'offre globale réalisée est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais l'indicateur n'est pas soumis à pénalité.

**Objectif 1 : Améliorer l'offre de transport
et la fréquentation des transports collectifs**
Indicateur 2 : fréquentation en VKM
(voyages x kilomètres mesurés)

Valeurs-cible de l'objectif

2. Fréquentation en VKM		Voyages x km mesurés [x 1 mio]						
		2023*	2024*	2025	2026	2027	2028	2029
Lignes principales	Tramways	209.1						
	Trolleybus	80.5						
	Autobus	129.4						
Lignes secondaires	Autobus	78.1						
Lignes scolaires	Autobus	1.1						
Lignes GLCT	Autobus	27.4						
Résultat total		525.6	540.7					
Cible en valeur absolue				558.0	575.8	594.3	613.3	632.9
Cible en valeur relative			100.0%	103.2%	106.5%	109.9%	113.4%	117.1%

* Valeurs 2023-2024 données selon le périmètre du Contrat de prestations 2020-2024 (sans les services nocturnes financés par l'Association Noctambus) ; valeur 2024 estimée par extrapolation de la fréquentation mesurée au 31.05.2024.

Les cibles 2025 à 2029 sont calculées sur la base d'une croissance totale des déplacements de 17% sur 5 ans selon l'objectif donné par le Plan d'action des transports collectifs 2024-2028 validé par le Conseil d'Etat le 29 mai 2024. La variation annuelle est définie selon une hypothèse de taux de croissance fixe (+3.2%), même si la croissance de l'offre varie d'une année à l'autre. Il est ainsi tenu compte d'un effet de retard entre demande et offre, et de la difficulté à estimer, de manière fiable, l'impact annuel des différents leviers de croissance de la demande (augmentation de la population du Grand Genève, du nombre d'emplois, et du report modal vers les transports publics).

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en VKM [voyages x kilomètres mesurés] ; il correspond à la somme des distances parcourues par les voyageurs (multiplication des voyages comptés sur chaque tronçon par la longueur du tronçon) dans les convois sur Suisse, y compris les services scolaires et nocturnes, et y compris la partie sur territoire suisse des lignes du GLCT (afin de tenir compte de la complémentarité de l'offre entre CP et GLCT, et de neutraliser les reports de fréquentation d'une offre vers l'autre lors de changement de réseau comme les extensions du tram). Il n'est pas tenu compte des prestations complémentaires à l'offre de référence (art. 6 du CP).

Méthode de calcul et traitement de l'information

Partant des données remontées par les systèmes SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et comptages passagers installés dans les véhicules, l'indicateur VKR est calculé quotidiennement en tenant compte du nombre de passagers et de la distance qu'ils ont parcourue dans les véhicules.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, etc.), les valeurs cibles définies pour l'atteinte de l'objectif seront révisées en fonction des journées et des lignes touchées (art. 5 du CP).

Informations complémentaires

Pour mieux saisir la progression de la fréquentation liée exclusivement à l'augmentation des correspondances, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « voyages mesurés ».

Pour faciliter le calcul de certains ratios, les TPG transmettent à l'Etat la part des sous-traitants pour les deux indicateurs « voyages x kilomètres » et « voyages ».

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque la fréquentation globale mesurée est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque la fréquentation globale mesurée est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

Indicateur 3 : fiabilité des correspondances tpg / Léman Express

Valeurs-cible de l'objectif

3. Fiabilité des correspondances Léman Express		Indice de performance à l'horaire (PàH)						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Lignes secondaires aux gares du LEX	Résultat	80.39%						
	Cible	76.50%	77.00 %	80.00%	80.00%	80.00%	80.00%	80.00%

Définition de l'indicateur

Cet indicateur doit mesurer la fiabilité des correspondances entre les lignes TPG secondaires et le Léman Express. Il ne s'agit pas de connaître le taux de correspondances réussies en réalité (ce qui impliquerait de devoir identifier quelles sont les correspondances volontairement planifiées, ainsi que le croisement de bases de données TPG et CFF des courses réalisées). Il s'agit de manière plus large de qualifier le niveau de fiabilité offert par les TPG aux voyageurs-euses pour assurer des correspondances rendues possibles par l'horaire théorique des TPG et des CFF. Il doit donc tenir compte autant des correspondances planifiées, par exemple dans le sens pendulaire principal, que des correspondances d'opportunité qui se présentent au hasard des horaires, par exemple dans le sens contre-pendulaire.

La mesure retenue est celle de l'indice de performance à l'horaire (PàH) des courses TPG aux arrêts permettant une correspondance TPG/Léman Express. Il consiste à relever le pourcentage de courses réalisées dont l'horaire de passage à l'arrêt préalablement défini correspond précisément à l'horaire théorique fixé, avec une marge de 3' de retard et 1' d'avance.

Lignes secondaires de rabattement sur une gare, à toutes heures (hors lignes GLCT) :

Les gares et lignes considérées sont en 2025 :

- Chêne-Bourg : 31-32-37-38-41
- Genève-Eaux-Vives : 33-A
- Genève-Champel : 91
- Lancy-Bachel : 43-46-82
- Lancy-Pont-Rouge : 40-42-43
- Chambésy : 59
- Les Tuileries : 52
- Genthod-Bellevue : 52
- Versoix-Gare : 50-54-55
- Pont-Céard-Gare : 50
- La Plaine : 74-75-78
- Satigny : 70-71-72-73
- ZIMEYSA : 57-73-83
- Meyrin : 57-83
- Vernier : 53-57

Cette liste sera adaptée chaque année selon l'évolution du réseau.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Est mesuré le nombre de voyages correspondant aux critères de respect de l'horaire.

Indice de performance à l'horaire (PàH) = (Nb de voyages à l'horaire) / (Nb total de voyages réalisés)

Est considéré comme étant à l'horaire une course se situant entre 3' de retard et 1' d'avance par rapport à l'horaire prévu. La prise en compte de l'horaire se fait au départ de l'arrêt, selon la méthode de calcul TPG habituelle, et ce quel que soit le sens de la correspondance qui doit être pris en compte (véhicule amenant ou recevant). L'hypothèse est qu'un véhicule qui part à l'heure est en principe aussi arrivé à l'heure.

Le périmètre pris en compte est l'année complète, tous types de jours confondus. L'indicateur exclut les parcours haut-le-pied et de retournement, formation, spéciaux ou techniques et le GLCT.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

Informations complémentaires

Pour mieux saisir la progression de la PàH liée exclusivement à des contraintes de correspondances, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « PàH » global des TPG.

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Une bonne régularité de la progression des lignes TPG dans la circulation est indispensable pour une bonne performance à l'horaire. Cet indicateur est donc indirectement lié à l'indicateur vitesse commerciale (VCom). L'Etat s'engage à mettre en place les mesures d'accompagnement VCom nécessaires permettant aux TPG d'assurer les correspondances en diminuant le risque de retards potentiels.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint à 100% lorsque l'indice de performance à l'horaire est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque l'indice de performance à l'horaire est inférieur à la valeur-cible annoncée. Le degré d'atteinte (d) en % est calculé par la division entre le résultat (R) et la valeur-cible (C) : $d = R/C$.

Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

Indicateur 4 : ponctualité à l'horaire de nuit

Valeurs-cible de l'objectif

4. Ponctualité de nuit		Indice de performance à l'horaire (PàH)						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Toutes les lignes CP entre 22h et 4h	Résultat	74.60%						
	Cible			76.00%	77.00%	78.00%	79.00%	80.00%

* Cibles 2023-2024 non définies (indicateur inexistant dans le CP 2020-2024).

Définition de l'indicateur

Cet indicateur doit mesurer la ponctualité des lignes TPG entre 22h et 4h. Il s'agit de relever le pourcentage de courses réalisées dont l'horaire de passage à l'arrêt préalablement défini correspond précisément à l'horaire théorique fixé, avec une marge de 3' de retard et 1' d'avance.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Est mesuré le nombre de voyages correspondant aux critères de respect de l'horaire.

Indice de performance à l'horaire (PàH) = (Nb de voyages à l'horaire) / (Nb total de voyages réalisés)

Est considéré comme étant à l'horaire une course se situant entre 3' de retard et 1' d'avance par rapport à l'horaire prévu. La prise en compte de l'horaire se fait au départ de l'arrêt, selon la méthode de calcul TPG habituelle, et ce quel que soit le sens de la correspondance qui doit être pris en compte (véhicule amenant ou recevant). L'hypothèse est qu'un véhicule qui part à l'heure est en principe aussi arrivé à l'heure.

Le périmètre pris en compte est l'année complète, tous types de jours confondus sur le territoire suisse. L'indicateur exclut les parcours haut-le-pied et de retournement, formation, spéciaux ou techniques et le GLCT. Les courses prises en compte dans le calcul sont celles dont l'heure de passage planifiée (théorique) à l'arrêt se situe dans l'intervalle de 22h00 à 03h59'.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Une bonne régularité de la progression des lignes TPG dans la circulation est indispensable pour une bonne performance à l'horaire. Cet indicateur est donc indirectement lié à l'indicateur vitesse commerciale (VCom). L'Etat s'engage à mettre en place les mesures d'accompagnement VCom nécessaires permettant aux TPG d'assurer les correspondances en diminuant le risque de retards potentiels.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint à 100% lorsque l'indice de performance à l'horaire est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque l'indice de performance à l'horaire est inférieur à la valeur-cible annoncée. Le degré d'atteinte (d) en % est calculé par la division entre le résultat (R) et la valeur-cible (C) : $d = R/C$.

Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

Indicateur 5 : fiabilisation et amélioration du temps de parcours

Valeurs-cible de l'objectif

5.1 Vitesse commerciale véhicules	Km/h calculés sur la base des km et temps de conduite						
	2023*	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Zone 1 LMCE (hypercentre)	10.41						
Zone 2 LMCE (Genève-Carouge-Lancy)	15.02						
Hors zone (reste du canton)	22.25						
Moyenne pondérée Canton	17.34						
Cible	17.43	17.34	17.50	17.50	17.50	17.50	17.50

* Valeurs 2023 données selon la nouvelle définition du Contrat de prestations 2025-2029 : redéfinition du périmètre de la zone 1 hypercentre.

5.2 Vitesse commerciale voyageurs		Km/h pondérés sur la base de la fréquentation des véhicules						
		2023*	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Lignes princ.	Tramways	14.71						
	Trolleybus	12.52						
	Autobus	14.31						
Lignes sec.	Autobus	21.24						
Lignes scol.	Autobus	17.21						
Lignes GLCT	Autobus	17.08						
Moyenne pondérée toutes lignes		14.99						
Cible		-	-	15.00	15.00	15.00	15.00	15.00

* Valeurs 2023 données selon la nouvelle définition du Contrat de prestations 2025-2029 : territoire Suisse uniquement et inclusion des lignes GLCT.

Définition de l'indicateur

L'indicateur pour mesurer la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours est la mesure de la vitesse commerciale (VCom). La VCom est mesurée en Km/h. Cet indicateur est composé de deux sous-indicateurs distincts :

- 4.1 Vitesse commerciale véhicules** : cet indicateur représente la VCom de base, c'est à dire la VCom mesurée par véhicule pour l'ensemble des véhicules sur la base des km et temps de conduite. Elle permet d'indiquer le **niveau de performance de l'exploitation et des infrastructures de circulation**. Afin de permettre un suivi en lien avec le degré de priorité donné aux transports publics selon la politique de mobilité du Canton, cet indicateur est donné pour chacune des zones basées sur la « Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » (LMCE) du 5 juin 2016, comprenant un hypercentre (zone 1), des centres urbains (zone 2) et le reste du Canton (hors zone). Etant donné le découpage complexe et évolutif de ces zones, une simplification par rapport à la carte associée à LMCE a été définie en cohérence avec la densité du réseau tpg et les limites communales. La zone 1 comprend les arrêts situés dans la zone brodée par la rue des Alpes, le boulevard James-Fazy, le boulevard Georges-Favon, le boulevard des Philosophes, le boulevard Helvétique, le quai Général-Guisan et le Pont du Mont-Blanc. La zone 2 comprend les arrêts situés sur les territoires communaux de Genève, Carouge et Lancy.
- 4.2 Vitesse commerciale voyageur** : cet indicateur reflète la vitesse qui est en moyenne réellement vécue par les clients. Elle est ainsi pondérée selon la fréquentation réelle des véhicules sur le tronçon mesuré. Ainsi, les tronçons les plus chargés auront plus de poids que les tronçons les moins chargés. Les zones à forte charge du réseau seront donc prises en compte proportionnellement à cette charge. De même, les heures de pointe auront plus de poids que les heures creuses. L'indicateur permet d'indiquer de manière très représentative le ressenti du client et, par conséquent, le **niveau de qualité de service du transport**. Comme il tient implicitement compte de la charge des véhicules, le découpage par zone LMCE n'est pas pertinent. Par contre l'indicateur est décomposé par mode de transport.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Dans les deux cas, la VCom est calculée sur le territoire suisse, pour un type de jour « Lundi à Vendredi » pour la période horaire dite « Normale » c'est-à-dire hors vacances scolaires. Elle exclut les parcours spéciaux ou techniques mais elle inclut le GLCT pour refléter les conditions de circulation sur l'ensemble du réseau.

La VCom véhicule par zone est calculée sur tous les tronçons dont l'arrêt de destination est dans la zone mesurée. Le « hors zone » exclut les zones 1-2, la zone 2 exclut la zone 1. Partant des données remontées par les systèmes SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs), le calcul se fait par addition des distances et des temps de parcours de tous les tronçons parcourus (parcours entre deux arrêts) par toutes les courses, soit :

$$\frac{\sum(d_{\text{tronçon}})}{\sum(t_{\text{tronçon}})}$$

La VCom voyageurs est calculée par la pondération des distances et des temps par la charge mesurée à bord des tronçons, donnée par les comptages passagers installés dans les véhicules, soit :

$$\frac{\sum(\text{Charge}_{\text{tronçon}} * d_{\text{tronçon}})}{\sum(\text{Charge}_{\text{tronçon}} * t_{\text{tronçon}})}$$

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Les actions de la responsabilité de l'Etat qui permettent l'atteinte des cibles (principalement mise à disposition dans les délais des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape) doivent être clairement rappelées dans le rapport d'étape.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque la vitesse commerciale est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque la vitesse commerciale est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

Indicateur 6 : taux de courses non réalisées

Valeurs-cible de l'objectif

6. Courses non réalisées		Ratio de voyages interrompus [%]						
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
6.1 Tramways	Réalisé	1.21%						
	Cible	1.15%	1.10%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
6.2 Trolleybus	Réalisé	2.30%						
	Cible	0.80%	0.75%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
6.3 Autobus	Réalisé	1.03%						
	Cible	0.50%	0.45%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%

Définition de l'indicateur

Le périmètre de l'indicateur comprend l'ensemble des lignes TPG (sans les lignes du GLCT).

L'indicateur est mesuré en % de courses non réalisées, avec une distinction par mode. Il correspond au nombre de courses non réalisées entièrement (départ annulé ou course interrompue) par rapport au nombre de courses totales planifiées pour la période correspondante.

Cet indicateur est suivi trimestriellement et transmis à l'Etat dès 2014 dans le cadre des statistiques transports en commun, selon l'arrêté du CE du 28 juin 2013. Les courses non réalisées ont pour principales causes les événements suivants, qu'ils soient endogènes ou exogènes, c'est-à-dire imputables, respectivement non imputables aux TPG :

Pour les trams

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, déraillement, agression, 600 volts ou ligne aérienne et panne.
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageurs et obstruction.

Pour trolleybus

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, décâblage, agression, 600 volts ou ligne aérienne et panne.
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageur et obstruction

Pour les autobus (toutes les lignes excepté les lignes scolaires et suppléments CFF)

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, agression et panne
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageur et obstruction

Méthode de calcul et traitement de l'information

Les événements à l'origine des courses non réalisées sont recensés par la centrale de régulation du trafic des TPG. Le nombre de courses planifiées pour chaque mode de transport est calculé et fourni par le bureau des horaires.

Le ratio en % de courses non réalisées est le ratio entre les courses non réalisées et le total des courses planifiées.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le taux de courses non réalisées est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le taux de courses non réalisées est supérieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.



Objectif 3 : maîtrise financière

Indicateur 7 : ratio de contributions cantonales

Valeurs-cible de l'objectif

7. Ratio de contributions cantonales monétaires	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Résultats	51.4%						
Cible	52.4%	49.5%	53.2%	56.0%	56.8%	57.5%	57.3%

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [%] en tenant compte des contributions cantonales (sans les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des produits.

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à une redéfinition des cibles précitées.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Les contributions cantonales sont identifiées par le montant annuel prévu dans l'article 8 du contrat de prestations et détaillées dans le plan financier pluriannuel à l'annexe 6. Les produits sont composés des produits d'exploitation et des produits financiers. Sont exclues de ce calcul les subventions liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. L'indicateur défini ci-dessus est calculé trimestriellement et annuellement à partir du book de clôture.

L'indicateur est basé sur les comptes consolidés (y compris les filiales TPG, donc GCT), il intègre l'ensemble des produits et des charges des TPG (y compris les lignes GLCT).

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Nota bene : En application de l'article 28, alinéa 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) et à l'article 31 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageur (OIRTV, RS 745.16), le canton doit couvrir les frais non couverts des prestations de transport qu'il a commandées. Ces indemnités sont considérées comme des dépenses contraignantes et sont traitées au travers d'une rubrique annexe.

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint à 100% lorsque le ratio des contributions cantonales est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le ratio des contributions cantonales est supérieur à la valeur-cible annoncée. Le degré d'atteinte (d) en % est calculé par la division des écarts à 100% du résultat (R) et de la valeur-cible (C) : $d = (100\% - R) / (100\% - C)$.

Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

Objectif 3 : maîtrise financière

Indicateur 8 : taux de couverture globale

Valeurs-cible de l'objectif

8. Taux de couverture globale [%]	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Résultats	42.2%						
Cible	41.1%	42.9%	40.1%	38.4%	38.3%	38.0%	38.6%

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [%] en tenant compte de l'ensemble des produits propres TPG (y compris les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des charges.

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à une redéfinition des cibles précitées.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Les produits sont composés des revenus de transport, des produits d'exploitation divers, des produits financiers, des indemnités CTI et de la participation cantonale aux frais de gestion Unireso. Les charges comprennent l'ensemble des charges d'exploitation et financières. Sont exclues de ce calcul les charges liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. Le calcul de l'indicateur défini ci-dessus, est calculé trimestriellement et annuellement à partir du book de clôture.

L'indicateur est basé sur les comptes consolidés (y compris les filiales TPG, donc GCT), il intègre l'ensemble des produits et des charges des TPG (y compris les lignes GLCT).

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint à 100% lorsque le taux de couverture globale est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le taux de couverture globale est inférieur à la valeur-cible annoncée. Le degré d'atteinte (d) en % est calculé par la division entre le résultat (R) et la valeur cible (C) : $d = R/C$.

Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

Objectif 3 : maîtrise financière

Indicateur 9 : coûts / km

Valeurs-cible de l'objectif

9. Coûts de l'offre [CHF/KmR]		2023*	2024*	2025	2026	2027	2028	2029
Lignes principales	Tramways	-	-					
	Trolleybus	-	-					
	Autobus électrique	-	-					
	Autobus diesel	-	-					
Lignes secondaires	Autobus	-	-					
Lignes scolaires	Autobus	-	-					
Lignes GLCT	Autobus	-	-					
Résultats			17.5					
Cible		-	-	18.7	19.1	19.3	19.2	19.4

* Cibles 2023-2024 non définies (indicateur inexistant dans le CP 2020-2024).

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [CHF] en tenant compte de l'ensemble des charges par rapport aux KmR [kilomètres réalisés].

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles précitées. En cas d'inflation générale des prix (achats divers, énergie, indexation des salaires), les cibles seront également révisées.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Les coûts sont composés de toutes les charges d'exploitation et financières. Sont exclues de ce calcul les charges liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. Les KmR sont composés de l'ensemble des KmR, y compris les parcours en France, les scolaires, les nocturnes, les services réservés et spéciaux. Sont exclus du calcul des KmR, les parcours de formation, techniques et les navettes du personnel TPG. Le calcul de l'indicateur défini ci-dessus, est calculé trimestriellement et annuellement à partir du book de clôture.

L'indicateur est basé sur les comptes consolidés (y compris les filiales TPG, donc GCT), il intègre l'ensemble des produits et des charges des TPG (y compris les lignes GLCT).

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Informations complémentaires

A titre d'information, pour mieux saisir la progression des coûts liée exclusivement à l'augmentation du nombre de véhicules, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « coûts / places x kilomètres ».

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint à 100% lorsque le coût / KmR est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le coût / KmR est supérieur à la valeur-cible annoncée. Le degré d'atteinte (d) en % est calculé en fonction du dépassement du résultat (R) par rapport à la valeur-cible (C) : $d = 1 - ((R-C) / C)$.

Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

Objectif 4 : Diminuer les impacts environnementaux

Indicateur 10 : nombre de kilomètres produits par traction électrique

Valeurs-cible de l'objectif

10. Nombre de kilomètres produits par traction électrique	Nombre de kilomètres produits [x 1 mio]						
	2023*	2024**	2025	2026	2027	2028	2029
Tramways	5.29						
Trolleybus	3.94						
Autobus électrique (recharge rapide)	0.56						
Autobus électrique (recharge lente)	0.13						
Autobus diesel ou hybride	16.08						
Total général	26.00	26.50	27.77	29.82	30.63	32.63	34.06
Total en traction 100% électrique	9.92						
Cible en valeur absolue	12.36	13.41	15.77	20.68	22.33	25.08	26.10
Ratio électrique / total	38.2%						
Cible en valeur relative	38.7%	50.6%	56.8%	69.3%	72.9%	76.9%	76.6%

* Cible 2023 selon CP 2020-2024 révisée par le rapport d'étape H2023.

** Cible 2024 estimée sur la base de l'offre prévue dans le rapport d'étape H2024.

Les cibles 2025 à 2029 sont basées sur les hypothèses de l'évolution du réseau, établies dans le PATC 2024-2028 validé par le Conseil d'Etat le 29.05.2024.

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en KmR [kilomètres réalisés] ; il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal par les lignes exploitées en mode électrique. Il exclut les parcours haut-le-pied (sauf ceux de retournement), formation, spéciaux ou techniques et GLCT.

Méthode de calcul et traitement de l'information

Partant de l'horaire planifié, les KmR sont calculés quotidiennement en tenant compte des km productifs des parcours réalisés avec les véhicules concernés (note : un bus diesel de substitution pour une ligne de tramway est comptabilisé comme bus diesel, ce qui explique des éventuelles variations avec l'indicateur 1). Les effets kilométriques des exceptions et des événements réseau sont pris en compte par la remontée d'informations de la régulation centrale du trafic.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 20.06.2024 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, etc.), les valeurs cibles définies pour l'atteinte de l'objectif seront révisées en fonction des journées et des lignes touchées (art. 5 du CP).

Cibles de la responsabilité de l'Etat

Les cibles de la responsabilité de l'Etat (principalement mise à disposition dans les délais des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape) doivent être clairement rappelées dans le rapport d'étape.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le nombre de kilomètres produits par traction électrique est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque ce nombre est inférieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

Suivi des indicateurs et pénalités

Suivi des indicateurs

Les TPG proposent à l'Etat la valeur des indicateurs estimés pour l'année N+1 dans chaque rapport d'étape (art. 20 et annexe 9 du CP).

Les TPG donnent à l'Etat la valeur des indicateurs mesurés sous la forme des tableaux de la présente annexe dans le rapport sur la réalisation de l'offre (art. 20 et annexe 9 du CP).

Système de pénalités

Préambule

Un système de pénalités est déterminé entre l'Etat et les TPG, dans le but de les responsabiliser dans l'atteinte de leurs objectifs.

Fonctionnement

Les éventuelles pénalités des TPG sont liées à l'atteinte ou non de chacune des cibles du contrat de prestations. Le degré d'atteinte est calculé sur une échelle linéaire de 0 à 100 définie pour chaque indicateur concerné. Les objectifs peuvent être atteints (au-dessus ou égal de 95% de la cible), partiellement atteints (entre 80 et 94% de la cible) ou non atteints (en dessous ou égal à 79% de la cible).

Le montant de pénalité propre à chaque cible est décrit dans le tableau ci-après. 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 27 du contrat de prestations.

Systèmes de pénalités à charge des TPG

Indicateurs	Engagement de l'Etat	Pénalités	Résultat (R) par rapport à la cible		
			Pas atteint R ≤ 79%	Partiellement atteint 80% ≤ R ≤ 94%	Atteint R ≥ 95%
3 : Fiabilité des correspondances tpg / Léman-Express	oui	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
4 : Ponctualité à l'horaire de nuit (22h-04h)	oui	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
7 : Ratio de contributions cantonales	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
8 : Taux de couverture globale	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
9 : Coûts / Km	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
Pénalités maximales :		1'500'000.-	1'500'000.-	750'000.-	0.-

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 11 : Indicateurs et cibles développement durable

Les indicateurs et les cibles de développement durable ont été établis de manière conjointe entre la Direction de la durabilité et du climat (DDC) et les Transports publics genevois (TPG).
Une note d'avancement annuelle sera remise par les TPG à la DDC selon les mêmes échéances que le rapport de réalisation de l'offre décrites à l'annexe 9.

Questions centrales	Objectifs	Indicateurs	Etat 2023	Cibles 2029
Bien-être et conditions de travail	Diminuer le taux d'absentéisme	Taux d'absence hors maternité (Pourcentage de jours non travaillés pour cause d'absence hors congé maternité) et Taux d'absence par nature de l'absence (%)	AP : 0.63% ANP : 1.30% MAL : 8.58%	Prévision CP : -0.5% par an à partir de 2025 = -2.5%
		Répartition des cadres selon les sexes (%)	Hommes : 86.61% Femmes : 13.39%	Hommes cadres supérieurs (à d 23) : 80% Femmes cadres supérieures (à d 23) : minimum 20%
		Ecart salarial entre femmes et hommes (%) Répartition du taux de travail à temps partiel selon les sexes (%)	0% Hommes : 65.37% Femmes : 34.63%	0% Faciliter le temps partiel chaque fois que cela est possible
Développement des compétences	Prévenir les discriminations en raison du sexe, de l'orientation sexuelle et de l'identité de genre. Adoption et communication / sensibilisation sur une charte en la matière (par ex. charte suisse de la diversité au travail)	Maintien du dispositif obligatoire de formation contre le harcèlement dans le onboarding pour chaque nouveau collaborateur/nouvelle collaboratrice.	Maintenir un haut niveau de lutte contre les discriminations avec le BPEV» (la formation interviendra en 2024).	
		« Ajout d'une responsabilité « diversité et inclusion » dans un poste au sein de l'QVT (repeuvu en 2024) » Formation e-learning : 460j/h Formation présentielle et/ou mixte : 13'545j/h Total = 14'005 j/h = 5.8 jrs/collaborateurs en moyenne		6 jrs / collaborateurs en moyenne / année

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 11 : Indicateurs et cibles développement durable

Questions centrales	Objectifs	Indicateurs	Etat 2023	Cibles 2029	
Questions centrales	Assurer un approvisionnement en électricité 100% renouvelable	Alimentation d'électricité garantie 100% renouvelable (%)	100% vital bleu + solaire (via nos centrales photovoltaïques)	100%	Réduction de 10% par rapport à 2023
		Consommation d'électricité (KWh)	7528 MWh		Appliquer une démarche de sobriété énergétique
		Autoproduction d'électricité renouvelable (%)	Solaire Bachel: 779 525 KWh Solaire: En Chardon 80'437 KWh Solaire : Jonction 0 KWh (injecté directement dans le réseau 600V) Autoproduction: 21.0 %		Participer activement aux recommandations de l'audit 179 de la cour des comptes
		Part de solaire installé par rapport au potentiel total	100%		
		Consommation de chaleur (KWh)	5408 Mwh		100%
		Renouvelable	Jonction 100% gaz Bachel 40% gaz - 60% pellets En Chardon 100% CAD 53% renouvelable		Réduction de 10% par rapport à 2023
		Taux de calcul des IDC mesurés	Jonction - horloge : 231 Jonction - Truite - 232 Jonction - Dépot - 299 Jonction - Arve - 298 Bachel - 309 En Chardon - 335		100% (sauf chaudière du bachel qui est propriété des SIG)
		Nb. de bâtiments conformes aux prescriptions IDC (>800 rénovations et >450 optimisations)	6		100%
		Taux de calcul des étiquettes énergie	100%		100%
		Consommation d'eau (m3)	22797 m3		Réduction annuelle de 1%
Questions centrales	Réduire la consommation d'eau				

P. se
P.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 11 : Indicateurs et cibles développement durable

Questions centrales	Objectifs	Indicateurs	Etat 2023	Cibles 2029
Gestion des déchets	Réduire le volume des déchets urbains incinérables	Poids des déchets incinérables par an (tonnes) et par employé	117 tonnes (90 kg/employ)	Respecter les objectifs du Plan de gestion cantonal des déchets
	Améliorer le tri des déchets	Taux des déchets recyclés (%)	77%	Cibles intermédiaires 2025: - 20% de déchets urbains produits par rapport à 2020 Minimum 80% de taux de recyclage
Mobilité	Diminuer l'impact de la mobilité	Total des émissions de CO2	1860t	Mise en œuvre des mesures prévues dans le Plan de mobilité des institutions de droit public - Feuille de route stratégique pour les années 2024-2028
		Evolution des parts modales d'une année sur l'autre	Mobilités douces Déplacements professionnels : 80% Domicile travail : 61.5%	
Numérique	Diminuer l'impact du numérique	Evolution des indemnités kilométriques	Pas d'indemnités kilométriques	
		Labélisation Numérique responsable	Réalisation de l'état des lieux et audit réalisée pour l'obtention du niveau 1 du label INR	Labélisation Numérique Responsable niveau 2
Oui, pour autant que des espaces verts se développent au cours du prochain contrat de prestations	Effectuer un état des lieux des propriétés foncières en matière de biodiversité Sur la base de l'état des lieux, identifier des mesures à effectuer pour : • Augmenter la naturalité des espaces extérieurs • Promouvoir le verdissement du patrimoine bâti • Augmenter les zones non éclairées pour favoriser la biodiversité nocturne	Formation au numérique responsable	Aucune	80% du personnel formé ou sensibilisé au Numérique Responsable
		Etat des lieux effectué (oui/non)	Non	Oui
		Catalogue de mesures à mettre en œuvre (oui/non)	Non	Oui, pour autant que des mesures pertinentes soient identifiées au cours du prochain contrat de prestations
Oui, pour autant que des espaces verts se développent au cours du prochain contrat de prestations	Passer à la gestion différenciée des espaces verts en appliquant les recommandations du "Guide des bonnes pratiques pour des entretiens favorables à la biodiversité (OCAN)"	Gestion différenciée des espaces verts (oui/non)	Non	Oui, pour autant que des espaces verts se développent dans les années à venir

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 11 : Indicateurs et cibles développement durable

Questions centrales	Objectifs	Indicateurs	Etat 2023	Cibles 2029
<p>Amorçabilité</p>	<p>Augmenter la part des marchés publics intégrant les principes du développement durable</p>	<p>Taux des marchés publics intégrant les principes du développement durable (%)</p>	<p>Loyauté des pratiques Continuité des 3 pratiques initiées en 2022 (Intégration à 100% le critère DD dans tous les AOs, Développement des exigences spécifiques DD dans les AOs, Participation dans le groupe de travail EPA) Présentation aux cadres-sup de P&G : • Critère DD >10 % dans 84% des AOs • 99% du montant total adjugé (84% des adjudicataires) sont conformes aux exigences DD, notamment en possédant des certifications du type ISO 9001, 14001, 45001, EcoEntreprise, Ecovadis... • 1% du montant total adjugé (16% des adjudicataire) ne sont pas conformes aux exigences DD</p>	<p>100% des appels d'offres pour lesquels des critères existent dans le toolbox achats responsables suisses intégreront ces exigences</p>
	<p>Augmenter la consommation de produits locaux labellisés GRTA pour les marchés de restauration attribués de gré à gré (Indice GRTA)</p>	<p>Consommateurs Augmentation annuelle de l'Indice GRTA (moyenne annuelle totale) Répartition de l'Indice GRTA (par catégorie de produits) Nombre de mois de saisie % de gaspillage alimentaire (déchets évitables)</p>	<p>Féculeux : 16 Fruits et légumes : 0 Protéines : 0 Produits laitiers : 0 Epicerie : 200 Tous les 3 mois</p>	<p>Augmentation de 5% par année 3 produits de 3 catégories différentes dans l'offre journalière avec un total cumulé de 90 points, Tous les 3 mois Réduction de 50% par rapport à 2024</p>

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 11 : Indicateurs et cibles développement durable

Questions Centrales	Objectifs	Indicateurs	Etat 2023	Cibles 2029
Communauté et développement local				
Création d'emplois	Favoriser l'engagement d'apprentis	<p>Nombre d'apprentis et d'apprentis total (toutes professions confondues)</p> <p>et</p> <p>Taux de jeunes en formation (apprentissage et apprentis) / ETP fonction de formatrice et formateur (soit toute fonction éligible (CFC ou formation jugée équivalente ou supérieure) à former des apprentis et apprentis) sur la base de l'ensemble des ETP de l'entité</p>	<p>Données calculées selon la nouvelle Politique de l'apprentissage du canton :</p> <p>23 apprentis-es</p> <p>Taux : 5.10%</p>	<p>Atteindre au minimum 4% d'apprentis, apprentis, pré-apprentis et pré-apprentis en formation</p> <p>Suivi du plan d'action annuel convenu avec l'Office pour l'orientation, la formation professionnelle et continue (OPFC) dans le cadre de la politique de l'apprentissage de l'Etat de Genève, en collaboration avec le département de tutelle</p>
	Favoriser la réinsertion des demandeurs d'emplois issus de l'OCE, de l'Hospice général et de l'OCAS (AI) (y compris pour les missions temporaires)	Entrées de personnes inscrites à l'office cantonal de l'emploi (fixes et auxiliaires)	<p>36.34% provenant de l'OCE et Hospice Général hors conduite</p> <p>42% provenant de l'OCE et Hospice Général pour la conduite</p>	<p>Maintien du taux</p> <p>Favoriser à compétences égales des personnes issues de la réinsertion</p> <p>Maintien du "label 3+ pour tous"</p>

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 12 – Prestations additionnelles attendues des TPG

La présente annexe décrit les prestations additionnelles proposées par les TPG dans une approche intentionnelle, en déclinaison des objectifs du PATC, ainsi que les mesures et moyens dédiés.

Préambule (objectifs du PATC)

Les TPG sont force de proposition et accompagnent l'Etat dans la réalisation de la stratégie cantonale des transports publics et son objectif premier d'augmenter leur part modale comme alternative au trafic individuel motorisé, ainsi que dans sa déclinaison opérationnelle à travers les sept objectifs du plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028 (périodes horaires 2025 à 2029), soit :

1. Coordonner l'urbanisation et les transports ;
2. Renforcer la complémentarité des modes de transport ;
3. Répondre aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe ;
4. Proposer une information voyageurs pertinente et efficace ;
5. Améliorer la vitesse commerciale ;
6. En finir avec les énergies fossiles pour les opérateurs ;
7. Assurer un financement pérenne des transports publics.

La présente annexe adresse en particulier les prestations des TPG en réponse aux objectifs susmentionnés n°2, 3, 4 et 7.

Prestations additionnelles en déclinaison des objectifs du PATC

En lien avec l'objectif n°2 Renforcer la complémentarité des modes de transport, les TPG contribuent à la création d'un réseau de transport multimodal qui connecte de manière fluide les bus, trains, vélos partagés et autres modes de mobilité pour faciliter les déplacements y compris transfrontaliers quotidiens et occasionnels. Ils développent notamment un réseau de pôles de Mobilité, selon une proposition de programme présentée ci-après.

En lien avec l'objectif n°3 Répondre aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe, les TPG mettent en place des mesures de promotion et de synergies de l'intermodalité et de la mobilité de loisirs.

En lien avec l'objectif n°4 Proposer une information voyageurs pertinente et efficace, les TPG intègrent les dernières technologies pour offrir des solutions pratiques telles que la billetterie mobile, les informations en temps réel, et les systèmes de gestion avancée des flottes.

En lien avec l'objectif n°7 Assurer un financement pérenne des transports publics, les TPG développent des incitations à l'utilisation des transports publics de manière à augmenter les revenus de transport. Ils mettent en place des campagnes de recrutement et de fidélisation actives des clients actuels et potentiels, ainsi que des tarifications attractives et incitatives et



CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 12 – Prestations additionnelles attendues des TPG

des campagnes de sensibilisation pour favoriser un plus grand nombre de personnes à opter pour les transports publics et plus largement à devenir multimodaux. Les TPG optimisent et facilitent la compréhension de l'offre tarifaire dans le cadre des règlements et préconisations de l'Alliance Swisspass. Ils adaptent le réseau de distributeurs de titres de transport (DATT) en fonction de l'évolution des comportements de la clientèle et selon les directives de la branche (évolution des canaux de distribution multimodaux).

De manière transversale à ces objectifs, les TPG accompagnent les objectifs de l'Etat avec les prestations additionnelles suivantes :

- Une efficacité améliorée grâce aux données : mener des enquêtes de satisfaction et de récolte de données sur la mobilité (par exemple origine-destination) ; utiliser les données collectées issus des voyageurs de manière sécurisée pour optimiser les horaires, les itinéraires et la gestion des ressources, réduire la congestion et améliorer l'expérience de voyage.
- Des prestations de conseil et d'accompagnement au changement des mobilités : développer la plateforme de gestion des incitations financières des entreprises et des communes (campagnes de communication multimodale et poursuite de la démarche de plans de mobilité multimodale) ;
- Une participation des clients : encourager la contribution active des voyageurs, des collectivités et des entreprises dans l'évaluation et l'amélioration des services par le biais de plateformes interactives et de retour d'expérience (enquête de mobilité ponctuelle et mise à jour continue).
- Une coopération régionale : favoriser la coopération et la collaboration transfrontalière et intercantonale avec les autres entreprises de transport pour assurer une offre et une réglementation la plus harmonisée que possible et une expérience utilisateur en supprimant l'effet frontière.

Les mesures qui sont mises en place pour ces objectifs doivent intégrer un service de qualité, une efficacité opérationnelle et une exploitation des données optimale et intégrée permettant la compatibilité pour la multimodalité.

De plus, aux fins de réaliser les prestations additionnelles, les TPG sont autorisés à utiliser les données personnelles requises par les traitements informatiques sous-jacents conformément à la législation applicable en matière de protection des données.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 12 – Prestations additionnelles attendues des TPG

Description des mesures, moyens dédiés et indicateurs de suivi

Nom de la mesure	Enquêtes de mobilité et de satisfaction
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'enquêtes origine destination multimodales pour maintenir les connaissances sur les habitudes et les déplacements - Réalisation d'enquêtes satisfaction et d'identification des besoins en remplacement de l'enquête BEST - Utilisation d'une démarche 100% digitale pour la collecte des données et la visualisation des résultats - Permettre aux TPG l'utilisation des données afin d'une part de mieux planifier notre réseau futur et d'autre part nous permettre d'acquérir et d'utiliser la donnée pour proposer l'utilisation d'une mobilité orientée développement durable dans le respect des intentions du PATC
Moyens dédiés	- Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	- Maintien régulier des connaissances avec au minimum 2 enquêtes sur la durée du contrat de prestations

Nom de la mesure	Pôles de Mobilité
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Déploiement de 50 pôles de mobilité supplémentaires afin de faciliter la multimodalité (premier et dernier kilomètre) - Pour chaque pôle, installation et entretien d'un totem d'information voyageurs multimodale sur base du standard tpg - Coordination avec les Communes et les services de mobilité associés (exemple : vélo libre-service)
Moyens dédiés	- La pérennisation dès mi-2026 des 2 ETP du projet pilote Horizon/SUM est prévue dans l'offre de base des tpg
Indicateurs de suivi	- Avancement du déploiement des 50 pôles de mobilité avec une cadence cible de 10 pôles par an

Nom de la mesure	Campagne de communication multimodale
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Démarche complémentaire aux campagnes transport public - Incitation à une plus grande flexibilité - Renforcer l'accompagnement des entreprises et des collectivités
Moyens dédiés	- Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - 1 campagne annuelle avec un axe multimodal - Atteinte des niveaux de revenus du transport prévus au CP - Atteinte des niveaux de revenus de mobilité prévus au CP

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 12 – Prestations additionnelles attendues des TPG

Nom de la mesure	Démarche Evomoov multimodale
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Compléter l'accompagnement des communes et des entreprises grâce à la promotion de la multimodalité - Aider les communes et les entreprises à comprendre les freins et à faciliter le changement des comportements en répondant à la majorité des besoins - Soutenir la démarche du guichet mobilité cantonal notamment en déployant des solutions de mobilité interentreprise (exemple : navettes, covoiturage)
Moyens dédiés	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Atteinte des niveaux de revenus du transport prévus au CP - Atteinte des niveaux de revenus de mobilité prévus au CP - Nombre de communes du canton ayant complété la démarche Evomoov TP par de la multimodalité - Nombre d'entreprises ayant adopté la démarche multimodale Evomoov - Taux de pénétration de la solution Evomoov auprès des entreprises du Canton (taux 2023: 10% des entreprises du canton de +250 collaborateurs)

Nom de la mesure	Canaux de distribution multimodaux
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Distribution de la multimodalité sur les principaux canaux de distribution des TPG - Evolution des agences actuelles vers la distribution multimodale - Maintien du réseau de proximité des revendeurs pour accentuer la présence de la distribution TP - Proposer la multimodalité sur le webshop TPG comme un point d'entrée des différents segments de clients B2C B2B B2G
Moyens dédiés	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Atteinte des niveaux de revenus du transport prévus au CP - Atteinte des niveaux de revenus de mobilité prévus au CP

Nom de la mesure	Synergie TP + Loisirs
Détail de la mesure	<ul style="list-style-type: none"> - Développer et pérenniser les partenariats loisirs - Orienter la communication unireso pour inviter à voyager en transport publics pour les loisirs - Porter les projets unireso de réflexion de systémisation de la libre circulation pour les événements - Contribution active aux travaux loisirs Léman Pass
Moyens dédiés	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Elargissement du portefeuille de produits et service TP+Loisirs - Atteinte des niveaux de revenus du transport prévus au CP

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 12 – Prestations additionnelles attendues des TPG

Nom de la mesure	Actions culturelles et interventions artistiques
Détail de la mesure	- Développer des actions culturelles et des interventions artistiques consistant à valoriser les prestations des TPG
Moyens dédiés	- Montant dévolu équivalent à 1/1000 ^e de la subvention annuelle versée par l'Etat de Genève - Réalisation grâce aux ressources à disposition et par la recherche par les TPG d'optimisations et de financements externes
Indicateurs de suivi	- Echange annuel préalable TPG/OCT sur le programme d'actions - Bilan annuel dans le cadre du rapport de gestion

Gisc
P

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029
Annexe 13 : Identification des points noirs et interventions VCom (état 05.2024)

n°	Ligne(s)	Secteur	Description	Quand ?	Temps perdu moyen			Infos et anecdotique du point noir	
					M	M	M		
					5	10	15	20	
SECTEUR LAC-RHONE									
1	1 25	Lac-Rhône Rue de Lanchaine - Avenue France - Quai Pigault Wilson	La charge de trafic. Il entraine en ville péjore Évidement nos lignes entre Stecheron et l'entrée des Wilson	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Controle effectué à renforcer depuis P.A. Thomas niveau de la rue de Lanchaine
2	1 25	Lac-Rhône Pigault	Le trafic de transit par les Pigault perturbe les lignes transit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Revoir le schéma de circulation en interdisant le A. savez, mais moins de problème actuellement
3	3 19 20 53 57	Lac-Rhône Route de Vernier	Le trafic est très dense aux heures de pointe sur la rte de Vernier	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BHNS - GVZ
4	3 10 19	Lac-Rhône Rue de Lyon	Entre Dôle et Comantin, le trafic est très dense aux heures de pointe, la progression est péjorative	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BHNS - GVZ
5	7 8	Lac-Rhône Pont de Saint-Jean	Difficultés de progression entre Jean-Jacques et Pont de Saint-Jean	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Étude printemps 2024 suivi par CODEC Vcom
6	22 31	Lac-Rhône Avenue du Bouchet	Trafic dense, surtout en pointe soir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A relancer projet Région OCT (quai/éto)
7	10 22 51	Lac-Rhône Route des Franchises	Trafic dense, surtout en pointe matin et soir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A suivre projet Vise de Genève en travaux prochainement
8	22	Lac-Rhône Avenue du Perrier	Trafic dense en RPM	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Item TNGS = travaux à venir la situation devrait se compliquer
9	23 35 54 57	Lac-Rhône Route de Pichôts	Charge de trafic. Il imprudente aux pointes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Relancé en CODR Vcom en attente de décision OCT
10	13	Lac-Rhône Mayrin-Village	Charge de trafic dérivée sur la route de Mayrin en pointe direction France entre Bois du Lam et la route de Mandement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Contenir le trafic payé dans la tronçonne couverte de Mayrin afin de protéger le site milieu.
11	11	Lac-Rhône Avenue Wendt	Charge de trafic dérivée sur l'avenue Wendt, absence de voir bus direction Nations	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Optimisation Moy. Ceinture à réaliser
12	11	Lac-Rhône Charmillat-Dolénes	Charge de trafic dérivée aux pointes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Étude printemps 2024 suivi par CODEC Vcom
13	57	Lac-Rhône Montfeyny	Charge de trafic dérivée aux pointes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Malheureusement le projet du HNS ne prévoit rien Solution: Renforcer le débouché TAD de Croisette dir GE
14	1 7 10 13	Lac-Rhône Place des Nations	Cumuleur de la Place des Nations très chargé	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Trait compte de ces problèmes dans le cadre du Monitoring à réaliser suite mise en place mesures de l'annuel des Nations
15	1 7 10 13	Lac-Rhône Place Lise-Gerardin	Cumuleur de la Place Gerardin très sensible aux	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Trait compte de ces problèmes dans le cadre de l'annuel per la place de la gare prends du temps en HPS la retraite du secteur Comatin

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029
Annexe 13 : Identification des points noirs et interventions VCom (état 05.2024)

Ligne(s) Requête	Secteur	Description	Quand ?		Temps prévu moyen en h - min	Développement / Opportunité	Info etancement du point noir
			H	M			
SECTEUR ARVE-LAC							
16	Arve-Lac Av de Champol	L'avenue de Champol est très chargée en pointe soir	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	1	Début des travaux, jusqu'à fin en juin 2024
17	Arve-Lac Pont d'Arve	La charge de trafic sur le pont est trop élevée et la largeur des voies ne permet pas une bonne fluidité	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	Nouvel aménagement avec voirie bus prévue
18	Arve-Lac Gravelle	Le croisement des rive de vannouze - U. de George-Canal - Rue de Frontenex génère de forts encombrements.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	1	Dans le cadre de la rédaction officielle de trafic, une voie T1 pourrait être supprimée
19	Arve-Lac Rue des Eaux-Vives	Beaucoup de difficultés : Trafic, livraisons dans la voie bus et gabarit des voies	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	Quotient du Chemin Domaine-Paty pour les En cours projet BHNS MICA lignes 1 et 9
20	Arve-Lac Rue du Rhône	La rue du Rhône est trop souvent utilisée pour le transit, les livraisons dans la voie bus perturbent le trafic	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	Supporter le transit et les livraisons dans la voie bus. Mettre aux normes les gabarits routiers.
21	Arve-Lac Rue de Sous-Moulin	Le trafic est très dense le soir. L'approche de Sous-Moulin et de la gare reste difficile	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	Contrôle du transit et déplacement des livraisons
22	Arve-Lac Cestlan-J.-J. Rigaud	Quelques difficultés de circulation de Strymaz à Gravelle	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	1	A étudier, pas de projet selon nos infos
23	Arve-Lac Roussard	Beaucoup de trafic pendulaire Avenue de Thonex et Rue de Sous-Moulin	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	- Voie bus entre Malgour et Collège-Caparde pour jonction avec voirie bus menant à Sous-Moulin
24	Arve-Lac Rue de Vandœuvre	Fort trafic sur la route de Vandœuvre qui pénalise les bus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	Mise en place des mesures de BHNS
25	Arve-Lac Rue de Frontenex	Gabarit de voie bus insuffisant, les sorties de nos poteaux bloquent parfois les bus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	- Limitation du trafic de transit en provenance des fontaines
26	Arve-Lac Rue Jean Felleber	Fort trafic sur la rue Felleber	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	1	1	- Avancer sur le projet de voirie bus

P. & A

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029
Annexe 13 : Identification des points noirs et interventions VCom (état 05.2024)

N° Point N°	Ligne(s) ctpg	Secteur	Description	Quand ? HEM C HSE	Temps perdu moyen #/# - #/#		Infos et avancement du point noir
					5	10	
SECTEUR ARVE-LAC							
27	G	Arve-Lac Quai de Coligny	Le trafic est très dense le matin, la voie bus n'est pas suffisamment large	<input checked="" type="checkbox"/>			A suivre pour une bonne prise en compte (OCSC-HFRA IBO) dans le cadre du projet long terme
28	D	Arve-Lac Quai du Rhône	Le tram et bus sont pénalisés sur le site mixte	<input checked="" type="checkbox"/>			Point d'about, mais sous surveillance éventuellement repasser à l'étude jonction surveillance adf été maintenue.
29	G	Arve-Lac Av. Louis-Rubert	Le trafic est très dense aux pointes. Sans voie bus, il est difficile de progresser.	<input checked="" type="checkbox"/>			En chantier
30	G	Arve-Lac Rue Antoine-Martin	Le trafic est très dense aux pointes. Sans voie bus, il est difficile de progresser.	<input checked="" type="checkbox"/>			Être vigilant concernant l'offre TC à venir et projet BHNS Veyrier
31	G	Arve-Lac Rue de Contamines	Le trafic est très dense aux pointes. Sans voie bus, il est difficile de progresser.	<input checked="" type="checkbox"/>			Être en copie suite par GORRED-Vcom
32	G	Arve-Lac Ruelle de Thozon	Le trafic est très dense le matin en direction de	<input checked="" type="checkbox"/>			Le GORRED VCOM validé une demande d'étude
33	ctpg	Arve-Lac Rive	Secteur de Rive très compliqué en terme de fluidité surtout les jours de marché	<input checked="" type="checkbox"/>			Projet clé de Rive ...

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029 Annexe 13 : Identification des points noirs et interventions VCom (état 05.2024)

n°	Ligne(s)	Secteur	Description	Quand ?	Temps perdu moyen					Infos et avancement du point noir	
					#/M / H/AZ						
Point N		tpg		1/4h		1/2		3/4		20'	

SECTEUR RHONE-ARVE

34	(4)	Rhône-Arve Bd des Promesses	La progression des bus est difficile car le trafic qui transite est très important									- Insérer une voie bus de Vibert direction Rondau	Anticiper la voie de bus prévue par le BHNS Veyrier
35	43	Rhône-Arve Route du Grand-Lancy	La route du Grand-Lancy est surchargée en direction de la ville ; le bus est bloqué dans la ville ; le bus est bloqué dans la circulation.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Diminuer le TI en entrée ville depuis la rive de A étudier dans le cadre de PLQ, mais long terme ! Chancy	
36	(3)	Rhône-Arve Plan des Oudéts	La route de Saint-Julien est surchargée en direction de Saint-Julien ville ; le bus est bloqué dans la circulation.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Projet de voie bus à réaliser entre Avalateurs et Communes-Réunis	
37	(4)	Rhône-Arve Route de Saint-Julien	La route de Saint-Julien est surchargée en direction de Saint-Julien ville de En-Louche à Galaise	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Projet tram voir limiter le transit	Le CODIR établit un projet d'étude de circulation
38	(2)	Rhône-Arve Route d'Anney	Le trafic est très dense le soir, la route d'Anney entre Croix de Rozon-Place et la douane est saturée	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fort trafic proche de la frontière. Dosage dentrée / Solution difficile sans emprise sur le terrain agricole ! Attention aux offres futures lignes 44 et 82	
39	2	19 Rhône-Arve Rte de St-Georges	Aur poissies les bus perdent du temps dans le trafic de transit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Diminuer le trafic de transit depuis Pont-Blain et En attente de décision (COT) optimiser la voie bus.	
40	(1)	Rhône-Arve Secteur Carange	Beaucoup de difficultés de circulation à Carange. Manque de voies réservées, Ordonnes des trottoirs	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Suivre les évolutions du schéma de circulation TI	En attente infos des discussions OCT avec Carange
41	(2)	(3) Rhône-Arve Secteur Carange	Beaucoup de difficultés de circulation le soir rue Anonyme direction Bachet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Diminuer le trafic de transit entre Rue Joseph Girard et Rue des Moines	En attente infos des discussions OCT avec Carange
42	(2)	(3) Rhône-Arve Secteur Carange	Beaucoup de difficultés de circulation route de Saint-Julien direction Bachet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Manque de site propre tram	Un site propre intégral serait nécessaire !

A

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 13 : Identification des points noirs et interventions VCom (état 05.2024)

N°	Ligne(s)	Secteur	Description	Quand ?	Temps perdu moyen					Développement / Opportunité	Infos et aménagement du point noir	
					Mo	Mi	Ma	Je	Vi			Sa
43	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49	Rhône-Arve										

SECTEUR RHONE-ARVE

43	21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49	Secteur Jonction Dussaud à Jonction	Charge de trafic élevé, difficultés de progression de	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Revoir la régulation et l'aménagement en lien avec l'aménagement de la nouvelle ligne de tram T3	Etude en cours, suivi en COOR-Vcom
44	23 31 30	Rhône-Arve Routa des Jaours	Trafic dense aux pointes, bus pénalisé par ce trafic T1, voie bus insuffisante entre Bachet et le stade de	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fort trafic, giratoire de la Praille toujours difficile à franchir - Revoir les aménagements	A étudier - Régulation du giratoire - Aménagements etc.
45	21 28	Rhône-Arve Louis-Hubert	Trafic dense aux pointes, bus pénalisé par ce trafic T1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Etude de la commune sur Morphos	Projet de pontet linéaire, visible en COOR-Vcom
46	22 23	Rhône-Arve Pont de Lancy	Trafic très dense aux pointes, bus pénalisé par ce trafic T1	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Moyenne ceinture très chargée en pointes, Difficultés aux Esstres	Projet de pont et amélioration de la géométrie des Esstres
47	20	Rhône-Arve Route Aire-la-Ville	Contrôle utilisation voie bus	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prolonger la voie bus et installer des poteaux	En cours COOR-Vcom - Installation de poteaux
48	21 22 23	Place Bel-Air	Secteur de la Place Bel-Air très compliqué en terme de fluidité	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fermeture plus stricte au transit	A pacifier et réserver aux TC
49	21 22 23	Pont du Mont-Blanc	Pour info, secteur toujours très chargé, malgré la voie bus quelques pertes de temps aux pointes	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Allonger la voie bus dans le cadre du réaménagement des voies en lien avec la future	

Les points noirs et les actions en faveur de la vitesse commerciale ont été établis de manière conjointe entre l'Office cantonal des transports (OCT) et les Transports publics genevois (TPG).
Une note d'avancement annuelle sera remise par les TPG selon les mêmes échéances décrites à l'annexe 9.

Handwritten initials and a signature.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 14 : Utilisation des armoiries de l'Etat de Genève par les entités subventionnées par le département de la santé et des mobilités

Principes généraux

- Les départements n'ont pas de logo propre. Ils utilisent tous le logo de l'Etat.



- L'écusson et le texte sont indivisibles.

Utilisation du logo par des entités subventionnées

Les supports de communication (affiches, affichettes, flyers, rapports d'activité et autres brochures) des entités subventionnées doivent nécessairement faire référence au soutien qui leur est apporté. Cette référence peut se faire de 2 manières:

1. logo de l'Etat avec la mention "Avec le soutien de :"
2. texte seul: "Avec le soutien de la République et canton de Genève"

De préférence, on optera pour la solution 1 (logo).

Emplacement du logo ou du texte:

- pour les affiches, affichettes, flyers : en bas à droite

- pour les brochures, rapports et autres: 4^e de couverture, en bas à droite. Pour des raisons graphiques, il est possible de faire l'insertion en 2^{ème} de couverture, en bas à droite.

La cellule communication du secrétariat général du département fournit les fichiers électroniques des armoiries et valide les bons à tirer des documents sur lesquels elles sont insérées.

Pour toute question ou renseignement complémentaire, s'adresser à la cellule communication du secrétariat général du DSM (+41 (22) 327 96 04).

sc
P

CONTRAT DE PRESTATIONS 2025-2029

Annexe 15 : Listes des personnes de contact

Présidence et secrétariat général du département de la santé et des mobilités	Pierre Maudet, Conseiller d'Etat Adresse postale : Rue de l'Hôtel de Ville 14 CP 3918 1211 Genève 3 Tél : 022 327 96 00 Fax : 022 327 96 10
Office cantonal des transports	David Favre, Directeur général Adresse postale : CP 271 1211 Genève 8 Tél : 022 546 78 00 Fax : 022 546 78 01
Direction des finances du département de la santé et des mobilités	Cyril Arnold, Directeur Adresse postale : Rue Henri-Fazy 2 CP 3918 1211 Genève 3 Tél : 022 327 90 50 Fax : 022 327 90 45
Service d'audit interne de l'Etat de Genève	Service d'audit interne de l'Etat de Genève Route de Meyrin 49 Case postale 3937 1211 Genève 3 Tél : 022 388 66 00 Fax : 022 388 66 11
Transports Publics Genevois (TPG)	Denis Berdoz, Directeur Général Adresse postale : 1 route de la Chapelle CP 950 1212 Grand-Lancy 1 Tél : 022 308 33 11 Fax : 022 308 34 00