



Date de dépôt : 7 octobre 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 1 941 606 704 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2025 à 2029

Rapport de Jacques Jeannerat (page 6)

Projet de loi (13519-A)

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.

Rapport de Jacques Jeannerat

La commission des transports s'est réunie le 10 septembre 2024, sous la présidence de M^{me} Gabriela Sonderegger, pour étudier ce projet de loi. Le PV a été tenu avec exactitude par M^{me} Pauline Ley. Ont assisté à la séance : MM. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), David Favre, directeur général des transports, et Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (OTC).

Préambule

Le contrat de prestations est la feuille de route financière, qui colle au plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 qui a été adopté par voie de résolution, avec quelques amendements, par le Grand Conseil. Depuis, ce plan d'actions a été adopté par le Conseil d'Etat et le contrat de prestations, pour ce qui concerne l'entreprise des TPG, est la mise en musique négociée financièrement tant en termes d'exploitation que d'investissement du plan d'action en question.

Le document annexé au présent rapport donne tous les éléments relatifs au contrat de prestations.

Audition de M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration des TPG, de M. Denis Berdoz, directeur général, et de M. Emmanuel Fankhauser, responsable développement

M^{me} Lammar explique qu'en comparant ce contrat de prestations avec le précédent, plusieurs nouveautés en lien avec le plan d'actions des transports collectifs (PATC) sont à noter. Ce contrat représente la concrétisation du PATC, avec un volet financier essentiel.

M. Fankhauser explique que le PATC prévoit une croissance de l'offre de 29% sur cinq ans, alors que les TPG peinaient déjà à maintenir l'offre actuelle en 2024, notamment en raison de la disponibilité du personnel de conduite et d'autres enjeux d'exploitation.

Parmi ces enjeux figurent l'ambition d'électrifier progressivement la flotte et la fragilité financière de l'entreprise. Malgré ce bagage difficile, des solutions ont été trouvées, notamment en matière de ressources humaines, particulièrement liées au personnel de conduite. Trois aspects clés sont cités : un taux d'absentéisme relativement élevé aux TPG, similaire à d'autres entreprises de transport, a fait l'objet du développement d'un programme de gestion de l'absentéisme, avec l'objectif de réduire ce taux de 0,5% chaque année. En matière de recrutement, pour assurer la croissance, il est nécessaire d'augmenter les capacités de recrutement et de formation, passant de 100 à

300 conducteurs ou conductrices à recruter par an. Un dispositif est à mettre en place pour soutenir cette augmentation.

Plusieurs prestations complémentaires ont été intégrées au contrat de prestations. Cela inclut la mise en place de nouvelles prestations administratives pour accompagner la croissance de l'offre, notamment avec l'embauche de 300 conducteurs par an, ce qui nécessite une augmentation du personnel administratif. L'ensemble des métiers est concerné par cette croissance. Par exemple, un renforcement des prestations juridiques a été prévu, notamment en matière de droit français pour les questions frontalières, ainsi qu'un soutien accru aux ressources humaines, incluant la nomination d'un chef de projet dédié à la gestion de l'absentéisme.

Un renforcement des services informatiques est également planifié, notamment en ce qui concerne l'astreinte applicative, afin de pouvoir gérer les incidents réseau en temps réel. Cela répond à une préoccupation de prémunir le réseau contre une panne informatique majeure. En outre, un poste est dédié à la formation en IT, avec une coopération cantonale pour former des apprentis dans les métiers de l'informatique. Par ailleurs, des prestations supplémentaires sont envisagées pour standardiser et fiabiliser les informations fournies aux voyageurs, en assurant la qualité des données sur toutes les plateformes d'information (CFF, Google Maps, etc.).

M. Fankhauser présente les détails de l'évolution de l'offre de transport et du réseau, en soulignant que cet enjeu est structurant pour l'enveloppe financière. Il précise que, conformément au PATC, une croissance de 29% en kilomètres produits est prévue sur les cinq prochaines années. Cette augmentation concernera principalement les modes de transport électriques, avec une hausse de 66% des kilomètres effectués par tramways, trolleybus et bus électriques. Cela implique non seulement l'acquisition de nouveaux véhicules, mais également la mise à disposition d'infrastructures telles que des lignes de tramway, des bus à haut niveau de service (BHNS), et des stations de recharge. Le renouvellement du parc de véhicules sera réalisé dans le cadre d'un projet de loi avec un financement partagé à parts égales entre le canton et les TPG. L'acquisition de 56 nouveaux tramways et le remplacement de 48 trolleybus par 32 nouveaux sont prévus. Par ailleurs, 121 nouveaux bus électriques (e-Bus) seront introduits. L'investissement total est estimé à 700 millions de francs.

La croissance se déroulera de manière progressive. En 2025, une augmentation de l'offre de 4,6% est prévue, avec un taux d'électrification atteignant 56,8%. L'électrification de la ligne 5 sera réalisée avec l'introduction de nouveaux bus électriques. D'autres mesures incluent un départ à 5 h pour toutes les lignes, l'extension des services nocturnes de

30 minutes supplémentaires, et la mise en place de la nouvelle ligne 29 estivale, dite « ligne des plages ». En 2026, une croissance plus importante de 7,4% de l'offre est attendue, avec un taux d'électrification avoisinant les 70%. Parmi les mesures phares, le prolongement de la ligne 17 et la restructuration de la ligne 4 seront mis en œuvre. Le réseau des lignes principales sera adapté, et des infrastructures BHNS seront mises en service à Vernier et à Frontenex. La ligne 21 bénéficiera également du BHNS de Veyrier, sous réserve de la disponibilité des infrastructures. Un service nocturne sera instauré, notamment en période estivale. En 2027, la ligne de tramway 13 sera mise en service, marquant l'aboutissement d'un projet de 15 ans. Une électrification de la ligne 11 est également prévue. Le service nocturne débutera dès 4h30 et des améliorations de l'offre seront apportées aux heures creuses et pendant les week-ends. En 2028, l'électrification atteindra 77% du réseau. Le prolongement des lignes 7 et 9 sera réalisé, avec une cadence réduite sur les lignes secondaires le dimanche, passant de 60 à 30 minutes. En 2029, une phase de stabilisation de l'électrification est prévue, avec un paquet de mesures ciblant les lignes secondaires. L'électrification complète du réseau prévue dans le contrat de prestations devrait être atteinte d'ici cette année, marquant une transition avant le prochain contrat de prestations. L'extension du tramway vers Saint-Julien sera également réalisée, avec une fréquence de 6 minutes sur l'ensemble du réseau de tramway pendant toute la journée.

En parallèle, le service TPG Flex sera progressivement étendu aux zones périurbaines du canton, et l'offre transfrontalière sera harmonisée chaque année avec les standards de l'offre cantonale.

M. Fankhauser aborde la question de la surveillance du taux de sous-traitance, conformément à la loi sur les TPG, qui fixe un plafond de 10% de prestations sous-traitées. Ce plafond a été surveillé de près tout au long du processus, car la croissance de l'offre pouvait, certaines années, faire passer le taux au-dessus du seuil, notamment en raison de l'augmentation plus marquée sur les lignes secondaires. Un contrôle systématique a été effectué, et il a été décidé de renoncer à la sous-traitance des lignes 40, 42 et 54, initialement prévues pour être externalisées. De plus, la reprise en exploitation propre de la ligne 55, actuellement sous-traitée, est prévue dès mi-2025 afin de maintenir le taux de sous-traitance sous le seuil. Quelques précisions sont apportées sur les réserves financières. Les comptes de fonctionnement prévoient un équilibre chaque année, avec un léger bénéfice anticipé pour 2028-2029. Partant d'un capital de dotation de 44 millions de francs, ces résultats positifs permettront de reconstituer les réserves, passant de -9,1 millions de francs en 2025 à +3,4 millions de francs en 2029. En parallèle, il y a un amortissement de la dette liée au *hedging* d'En Chardon toujours en cours, ce qui contribue

également à la reconstitution des réserves. Les investissements sont estimés à environ 2 milliards de francs en coûts d'exploitation, avec près d'un milliard de francs dédiés aux investissements sur les cinq ans, dont 78% concernent les véhicules et leur équipement. Ces investissements sont financés à 50% par le canton, via la loi de subvention.

Questions des députés

Une députée socialiste s'interroge sur l'adéquation des moyens alloués dans le cadre du projet de loi pour la mise en œuvre du contrat de prestations, en particulier en ce qui concerne le recrutement, qui représente un défi majeur pour la réalisation de ce contrat. Elle souhaite savoir si les ressources allouées aux TPG permettent de mener à bien ce travail ambitieux de recrutement nécessaire pour assurer l'offre prévue. De plus, elle évoque la question des conditions de travail, se demandant s'il existe des besoins d'amélioration pour rendre les postes plus attractifs, non seulement en termes de rémunération, mais aussi en matière de temps de pause et d'autres aspects.

M^{me} Lammar répond que les moyens alloués résultent d'une longue phase de discussions et de travail, validés par toutes les instances des TPG, et qu'ils sont donc jugés suffisants pour la mise en œuvre du contrat. Concernant le recrutement, elle partage ses inquiétudes initiales liées au passage de 100 à 300 recrutements par an. Cependant, l'exemple de cette année montre que cet objectif est atteignable : une campagne intense a permis de recruter plus de 200 nouveaux conducteurs, avec plus de 4400 candidatures, démontrant une attractivité réelle du poste. Pour ce qui est des conditions de travail, elle rappelle les accords avec les partenaires sociaux, portant non seulement sur les aspects salariaux, mais aussi sur l'amélioration des conditions de travail. Elle souligne la mise en place d'un système temporaire de compensation de la pénibilité, offrant des congés ou des compensations financières. Elle mentionne également le travail en cours sur la réduction du temps de conduite consécutif.

La même députée pose ensuite une question sur l'indicateur financier et demande une explication sur le taux de couverture globale.

M. Fankhauser explique que le taux de couverture globale est le ratio entre les recettes provenant des voyageurs et les charges d'exploitation.

Est-ce que, pour établir cet indicateur, une hypothèse de stabilité des tarifs actuels a été retenue, en tenant compte notamment de la gratuité pour les jeunes et de la réduction des tarifs pour les seniors ?

M. Fankhauser confirme que le contrat de prestations repose sur les tarifs actuels, sans tenir compte du projet de gratuité dans le sens où cette mesure

serait financée par une subvention, et que les TPG continueraient à percevoir les recettes provenant des jeunes et des seniors.

M. Maudet ajoute que le Conseil d'Etat n'a pas l'intention d'augmenter les tarifs et que la meilleure preuve en est ce contrat de prestations.

Sur la question de la ligne de ceinture, un député socialiste s'interroge sur les perspectives d'évolution et la conversion en ligne de tram, notamment sur les axes à forte densité de trafic.

M. Fankhauser indique que ces lignes ont un potentiel d'amélioration, avec des projets d'infrastructures à l'étude, notamment pour des lignes de tram tangentielles. Toutefois, aucune évolution significative n'est prévue à court terme, bien que des améliorations aient déjà été réalisées et soient en cours.

Un député des Verts s'interroge sur les problèmes de compatibilité logicielle liés aux feux prioritaires et il se demande si ces problèmes existent et, le cas échéant, s'il existe un point d'action spécifique à ce sujet dans le contrat de prestations. Il aborde aussi la question des indicateurs et demande si une estimation de l'évolution de la part modale des transports publics à Genève a été réalisée en lien avec cette stratégie ambitieuse. Enfin, il soulève le problème des véhicules bloqués dans le trafic, en particulier sur les sites propres, et demande si une réflexion a été menée dans le plan d'actions sur les réseaux routiers, tout en exprimant sa préoccupation concernant le manque d'évolution des sites propres dans ce plan. Il interroge également sur les recommandations éventuelles qui pourraient être faites à ce sujet.

M. Fankhauser clarifie qu'il s'agit probablement d'un problème de synchronisation des feux, qui a depuis été résolu grâce à une mise à jour complète. Concernant la part modale, celle-ci n'est pas directement suivie par le contrat de prestations, qui se concentre plutôt sur la fréquentation. Indirectement, l'augmentation de l'offre impliquera un report modal, mais le suivi précis de celui-ci relève de la stratégie cantonale de mobilité. Sur les sites propres, il reconnaît que les mesures sont insuffisantes. Cependant, le plan d'actions du réseau routier contient des projets ambitieux, notamment liés aux BHNS et à l'extension du réseau de tramways, qui ajouteront des kilomètres de sites propres avec priorisation des feux, ce qui bénéficiera aux TPG.

Un député UDC formule une question générale sur la situation financière des TPG. Il rappelle que le département a certifié qu'il n'y aurait pas d'augmentation des tarifs sur les cinq prochaines années et il demande quelles mesures les TPG vont prendre en interne pour améliorer leur situation financière, au-delà du recrutement de chauffeurs pour développer l'offre. Il exprime une inquiétude que les subventions cantonales seules ne suffisent pas à redresser la situation financière, sans actions concrètes supplémentaires.

M. Fankhauser répond en soulignant qu'un effort important est prévu pour augmenter les revenus des transports à travers des actions commerciales et des campagnes déjà en place, visant notamment les entreprises et les communes. Il évoque également le projet de subventions cantonales pour les jeunes et les personnes âgées, afin d'inciter ces groupes à « profiter de la gratuité ». L'objectif est d'accompagner la croissance de l'offre par une augmentation de la fréquentation et des recettes.

M. Favre ajoute que les prestations qui constituent ce futur contrat représentent un pari sur l'avenir. Il précise que l'offre la plus rentable du réseau est déjà en place, et qu'elle sera amplifiée par le futur réseau de tram. Ce pari global vise à augmenter la part modale des transports publics, ce qui implique une baisse de « rentabilité » à court terme. Cependant, l'objectif à long terme est de tendre vers une meilleure rentabilité, notamment en attirant de nouveaux utilisateurs et en rendant les transports plus attractifs.

Votes

Entrée en matière

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 13519 :

Oui : 12 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

La présidente procède au vote du 2^e débat :

Le titre, le préambule et les différents articles sont adoptés sans opposition.

3^e débat

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 13519 :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 PLR, 1 UDC)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : –

Le PL 13519 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : II, 30 minutes.

Annexe consultable sur internet :

Contrat de prestations : http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL_13519.pdf

Contrat de prestations 2025-2029

Grand Conseil
Commission des transports
10 septembre 2024

Mme Stéphanie Lammar, Présidente du CA
M. Denis Berdoz, Directeur général
M. Emmanuel Fankhauser, Resp. du pôle développement

#729646

The logo for STPG (Société de Transport Public de Genève) is displayed in orange. It consists of the lowercase letters 'stpg' in a bold, sans-serif font, with a stylized orange symbol to the left that resembles a lowercase 's' or a similar shape.The logo for STPG (Société de Transport Public de Genève) is displayed in orange. It consists of the lowercase letters 'stpg' in a bold, sans-serif font, with a stylized orange symbol to the left that resembles a lowercase 's' or a similar shape.

1 Préambule

Les éléments fondateurs du contrat



La proposition de valeur des tpg : nos quatre lignes de force stratégiques

- #1 Elever notre outil à l'échelle de la mobilité grâce aux nouvelles technologies
- #2 Etendre notre création de valeur sociétale
- #3 Valoriser le potentiel humain comme catalyseur de la transformation
- #4 Assurer le financement de nos activités



PLAN D' ACTIONS
DES TRANSPORTS
COLLECTIFS
2024 – 2028
(périodes horaires 2025 à 2029)

La commande du Canton : les sept objectifs du PATC

1. Coordonner l'urbanisation et les transports
2. Renforcer la complémentarité des modes de transport
3. Répondre aux besoins 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

3

Rappel du contexte

conjuncturel et social au démarrage des discussions DSM-tpg

29% de croissance de l'offre
entre 2024 et 2029
en lien avec le nouveau PATC

Difficultés des TPG
à produire l'offre

(disponibilité du personnel de conduite)



Contraintes techniques
liées à l'électrification
de la flotte



Fragilité financière
de l'entreprise

- Taux d'absentéisme
- Recrutement
- Climat social tendu

4

Enjeu de production de l'offre



Une approche centrée sur les ressources humaines

Enjeu majeur : capacité à produire une offre en croissance d'environ 30% sur 5 ans, dans un contexte conjoncturel difficile.

– Absentéisme

→ Programme de gestion de l'absentéisme qui permet de tabler sur une baisse progressive du taux actuel (-0.5 points de % par an)

– Recrutement

→ Augmentation des capacités de recrutement et de formation du personnel de conduite (besoin de près de 300 ETP par an en moyenne)

– Climat social

→ Signature d'un accord sur les conditions de travail avec les organisations représentant le personnel

5

Prestations complémentaires



Pour soutenir et accompagner la croissance

Mise en place de nouvelles prestations administratives

- Renforcer les prestations juridiques
- Renforcer les prestations RH (gestion de l'absentéisme et qualité de vie au travail)
- Gérer les risques informatiques :
 - Astreinte applicative pour les applicatifs critiques pour les incidents aux heures d'exploitation du réseau
 - Couverture des postes clés
 - Exploitation des infrastructures informatiques, systèmes et réseaux hors des heures ouvrables
- Coopération pour la formation IT sur le canton (formation d'apprentis)
- Standardisation et fiabilisation des données info-voyageurs

Développement de prestations additionnelles (approche intentionnelle)

- Enquêtes de mobilité et de satisfaction
- Déploiement de 50 pôles de mobilité multimodaux
- Campagne de communication multimodale
- Accompagnement des communes et des entreprises dans la promotion de la multimodalité (Evomoov)
- Distribution de la multimodalité sur les principaux canaux de distribution des TPG
- Développer et pérenniser les partenariats loisirs
- Actions culturelles et interventions artistiques (montant équivalent à 1/1000^e de la subvention annuelle versée par l'Etat de Genève)

6

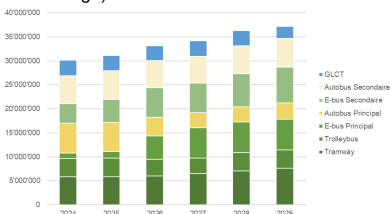
2 Croissance de l'offre

7

29% de croissance des km 2024-2029 
dont +66% de km produit par traction électrique

Croissance de l'offre

- Croissance ciblée sur la transition énergétique du parc de véhicules
- Importance de la mise à disposition des infrastructures (tram, BHNS, stations de recharge)



Evolution du parc de véhicules

- Loi 13059 / crédit de subvention d'investissement de 350 MF pour participer à l'électrification de la flotte de véhicules des tpg
- Financement 50% Canton-50% tpg
- Montant total 700 MF d'investissement pour renouvellement matériel en fin de vie et augmentation du parc

Tramways
+56 / -23



Trolleybus
+32 / -48



e-Bus phase I
+121



8

Les grandes étapes de développement

Une croissance orientée **Loisirs**, **Electrification** et **Réseau tram**

2025 \uparrow +4.6% \nearrow 56.8%

- Electrification ligne 5
- Toutes les lignes : premier départ à 5h, transition 19h-21h, prolongation +30' de service nuit
- Nouvelle ligne 29 estivale «ligne des plages»

2028 \uparrow +6.6% \nearrow 76.9%

- Prolongement ligne 7 Veyrier Tournettes*
- Prolongement ligne 9 Pallanterie*
- Toutes les lignes : prolongation transition lun-sam jusqu'à 22h
- Lignes secondaires : dimanche après-midi à 30'

2026 \uparrow +7.4% \nearrow 69.3%

- Prolongement tram ligne 17 Annemasse Glières
- Nouvelle ligne 4 électrique Gd-Saconnex Gardiol – Onex Cité
- Electrification et réorganisation lignes 1-3-6-9-10-19 (BHNS Vernier+Frontenex)
- Prolongement ligne 7 Grands-Esserts
- Prolongement ligne 21 BHNS Veyrier*
- Service nocturne estival «Jeudredi»

2027 \uparrow +2.8% \nearrow 72.9%

- Nouvelle ligne 13 Bernex – Gd-Sac. – Ferney* (réseau tram à 6 lignes)
- Electrification ligne 11
- Service nocturne dès 4h30
- Lignes principales : plus d'offre en heures creuses / dimanche / vacances

2029 \uparrow +4.4% \nearrow 76.6%

- Extension tram St-Julien*
- Réseau tram à 6' (3' par axe) toute la journée*
- Prolongement ligne 25 ZIPLO*

En continu

- Développement du transport à la demande (tpgFlex) dans tout le canton (hors centre)
- Extensions de lignes secondaires en lien avec les nouveaux quartiers
- 15' sur toutes les lignes en heure de pointe
- Alignement de l'offre frontalière (GLCT) sur les standards de l'offre cantonale

* Sous réserve de la mise en service des infrastructures

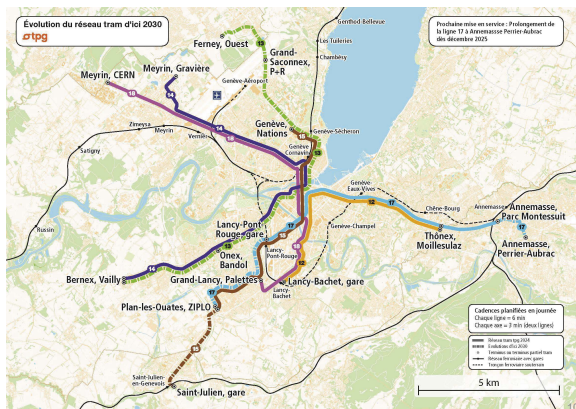
Réseau de tram à 6 lignes synchronisées

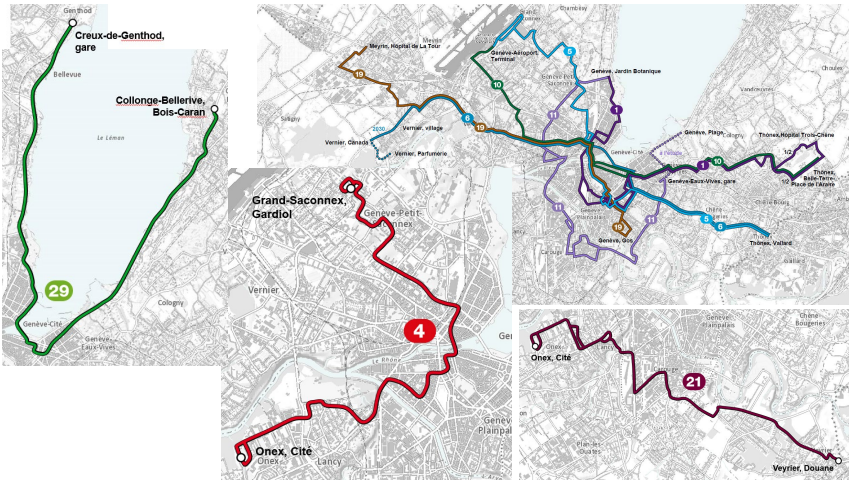
L'aboutissement de 15 ans d'évolution

Heures de pointe / Heures creuses

Par ligne 6' / 7'30"

Par axe 3' / 3'45"





3 Chiffrage et contrat

Données retenues pour le chiffrage



Accord sur les hypothèses de référence

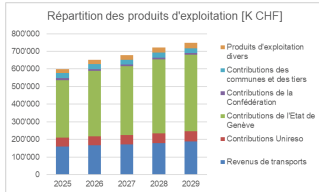
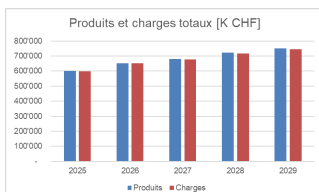
	2025	2026	2027	2028	2029
Moyens de production					
ETP hors conduite	943	1014	1050	1079	1102
ETP Exploitation conduite	1520	1699	1770	1862	1929
<i>dont engagements nécessaires (ETP)</i>	291	210	157	192	99
Vitesse commerciale tpg (km/h)	16.3	16.3	16.3	16.3	16.3
Taux d'absentéisme (conduite)	11.7%	11.2%	10.7%	10.2%	9.7%
Coûts énergie					
Diesel (chf/l)	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69
Electricité Basse Tension (ct./kWh)	0.39	0.39	0.39	0.39	0.39
Electricité Moyenne Tension (ct./kWh)	0.25	0.26	0.27	0.28	0.29
Clé de répartition Unireso pour TPG	85.63%	85.81%	85.74%	85.88%	87.79%

13

Comptes de fonctionnement



En kchf	PPF 2025	PPF 2026	PPF 2027	PPF 2028	PPF 2029
Revenus de transports	160'236	165'774	171'501	178'785	187'415
Contributions Unireso	50'330	52'187	53'804	55'947	58'654
Contributions de l'Etat de Genève	325'569	371'524	390'886	420'007	433'621
Contributions de la Confédération	12'827	8'792	9'526	9'591	9'643
Contributions des communes et des tiers	27'955	27'972	28'291	28'088	27'741
Produits d'exploitation divers	22'447	25'297	26'860	29'486	32'143
Total Produits d'Exploitation	599'163	652'546	678'969	721'885	749'217
Frais de personnel	324'757	353'311	366'644	380'715	390'962
Frais de véhicules	45'912	50'094	51'374	55'728	58'198
Frais de bâtiments et installations fixes	27'604	29'616	30'630	32'000	34'296
Sous-traitance de transport	74'583	81'559	83'077	90'628	96'837
Charges d'exploitation diverses	45'317	44'177	43'467	45'855	47'455
Dotations aux amortissements	66'408	75'698	82'947	89'968	95'290
Pertes sur constats et débiteurs	2'543	2'529	2'516	2'502	2'489
Total Charges d'Exploitation	587'123	636'984	660'656	697'396	724'426
Résultat d'Exploitation	12'040	15'563	18'213	24'489	24'791
Produits financiers	481	480	480	480	480
Charges financières	12'322	15'471	17'867	19'278	19'531
Résultat financier	-11'841	-14'991	-17'387	-18'798	-19'051
Quote part des sociétés associées					
Résultat d'Exercice	199	872	826	5'691	5'740
Dont coûts des négociations part. sociaux	-5'700	-17'300	-17'300	-19'500	-19'500
Dont coûts des "options" retenues	-480	-630	-2'772	-3'297	-3'297



14

Surveillance du taux de sous-traitance

Respect du plafond LTPG de 10%

- La croissance plus forte sur les lignes secondaires amène le risque de faire évoluer le taux de sous-traitance au-delà de la limite de 10% fixée dans la LTPG.
- Les tpg ont pris les mesures nécessaires pour que les taux soient respectés pour chacune des 5 années du CP.
- Il a été renoncé à passer en sous-traitance les lignes 40-42-54 (initialement prévues comme telles), et il est prévu de reprendre dès mi-2025 en exploitation propre la ligne 55 actuellement sous-traitée.

	PPF 2025	PPF 2026	PPF 2027	PPF 2028	PPF 2029
Total sst	74'582'605	81'558'602	83'076'532	90'627'643	95'836'709
dont lignes hors CP	-2'022'701	-2'070'636	-2'096'806	-2'137'377	-2'199'878
dont lignes GLCT	-15'703'343	-15'358'339	-15'434'022	-16'056'211	-16'353'826
dont part OFT du TRV	-2'836'327	-3'046'811	-3'110'465	-3'323'965	-3'475'507
Solde net plafond 10%	54'020'234	61'082'817	62'435'238	69'110'091	73'907'487
dont lignes prov./transf.	-48'008'691	-55'806'297	-57'059'391	-63'450'691	-66'122'688
Solde net plafond 4%	6'011'644	5'276'520	5'375'847	5'659'400	7'684'800
Total charges tpg	598'039'908	651'028'286	677'111'580	715'369'918	742'650'735
Taux plafond 10%	9.0%	9.4%	9.2%	9.7%	9.9%
Taux plafond 4%	1.0%	0.8%	0.8%	0.8%	1.0%

Rappel du mode de calcul

Sont prises en compte :

- Toutes les activités opérationnelles commandées par l'Etat de Genève en lien avec la mission première des tpg, à savoir l'exploitation de lignes de transport pour voyageurs, et qui sont sous-traitées par les tpg à des entreprises de transport détentrices d'une licence de transport de voyageurs par route pour compte d'autrui.

Sont considérées hors du périmètre :

- Les prestations sous-traitées pour le compte de commanditaires autres que l'Etat de Genève
- Les prestations n'étant pas liées directement à l'exploitation de lignes de transport de voyageurs (par exemple le nettoyage de locaux et véhicules, l'entretien des voies, la sécurité du réseau et du trafic, le transport de la monnaie des distributeurs (DATT), les 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 (par exemple : les travaux de réparation du parc de véhicules, l'entretien journalier des véhicules, le montage des pneus).

15

Réserves et plan d'investissements

Comptes à l'équilibre

Près de 1 milliard F d'investissement

- Capital de dotation de 44 MF
- Les résultats positifs et l'amortissement du hedging de En Chardon permettent de reconstituer des réserves qui deviennent positives en 2028
- Reconstitution des réserves de -9.1 MF en 2025 **à +3.4 MF en 2029**
- Le total du Capital de dotations + Réserves passe de 36.4 MF en 2025 à 54.5 MF en 2029
- Plan d'investissements de 995'444'000 F sur 5 ans, dont
 - 12.5% Terrains, Bâtiments & Installations Fixes
 - 3.1% Equipements, Machines & Autres Immobilisations
 - **78.0% Véhicules & équipements**
 - 6.4% Immobilisations Incorporables
- Rappel : 50% des acquisitions de véhicules électriques sont financés par une subvention d'investissement de la part du Canton (L13059)

16

Indicateurs



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	27.77	29.82	30.63	32.63	34.06
	2. Fréquentation en VKM (voyages x kilomètres mesurés) [x 1 mio]	NON	558.0	575.8	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%	80.00%
	4. Ponctualité à l'horaire de nuit (22h-04h)	OUI	76.00%	77.00%	78.00%	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	17.5
	5.2. Fiabilisation et amélioration des temps de parcours : Vitesse commerciale voyageurs	NON	15.0	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%	1.00%
	6.2. Taux de courses non réalisées réseau trolleybus	NON	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
	6.3. Taux de courses non réalisées réseau autobus	NON	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%	1.00%
Objectif 3	Indicateurs financiers						
Assurer une maîtrise financière	7. Ratio de contributions cantonales (%)	OUI	53.2%	56.0%	56.8%	57.5%	57.3%
	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

17

Le mot de la fin



Une base de travail largement adoptée par toutes les parties

- Le **Collège de direction** des tpg a validé le Contrat de prestations 2025-2029 en réunion du 25.06.2024. Il considère que l'aboutissement du travail
 - libère les moyens pour répondre à une ambition importante
 - donne aux tpg une commande claire sur la base d'un plan financier stabilisé
 - clôture avec succès un exercice de cohésion interne tpg et de coordination avec le DSM
- Le **Conseil d'administration** des tpg a validé le Contrat de prestations 2025-2029 en séance du 28.06.2024, après des préavis favorables des deux commissions consultées et qui avaient suivi le processus d'élaboration du contrat (Com. Audit & Finances, Com. Stratégique & Informatique).
- Le **Conseil d'Etat** a validé le Contrat de prestations 2025-2029 le 14.08.2024
- Les tpg se réjouissent de passer à la mise en œuvre de ce contrat, dès sa validation par le Grand Conseil.

18