

Date de dépôt : 29 octobre 2008

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur:

- a) le rapport annuel de gestion de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2007**
- b) le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2007**

Mesdames et
Messieurs les députés,

Mesdames et
Messieurs les députés,

I. Introduction

Le présent rapport se réfère à la première année du quatrième contrat de prestations 2007-2010 conclu entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports Publics Genevois (TPG). Ce quatrième contrat de prestations, adopté par le Grand Conseil le 1^{er} décembre 2006, a été établi sur la base du Plan directeur des transports publics 2007-2010, dont l'objectif phare est un développement de l'offre des transports publics de +25 % sur ces quatre années par rapport à l'année de référence 2002, mais avec une subvention qui n'augmentera que de 6 % en moyenne. En conséquence, les TPG se sont engagés à continuer de renforcer graduellement l'offre de transport sur leur réseau en améliorant leur productivité.

Entre 2006 et 2007, l'offre (en places*kilomètres) a augmenté de +6,2 %, ou de +34,9 % entre 2002 et 2007, soit une amélioration de +2,3 % par rapport à l'objectif fixé.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres) a été de +6,3 % entre 2006 et 2007, ou de +38,8 % entre 2002 et 2007 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

II. Faits marquants de l'année 2007

Le 19 juin 2007, les TPG ont fêté leurs 30 ans d'existence, entourés des autorités cantonales, municipales et des partenaires. A cette occasion, la nouvelle identité visuelle de l'entreprise a été dévoilée (logo, habillage des véhicules, etc.).

En 2007, le réseau des TPG a notamment connu les modifications suivantes :

- affectation d'autobus articulés à la ligne 1 permettant d'absorber les pics de charge constatés à la gare de Cornavin, en attendant la mise en service des lignes de trams vers les Avanchets en décembre 2007;
- prolongement de la ligne 11 jusqu'au centre sportif du Bout-du-Monde afin d'améliorer la desserte transversale de Carouge et les activités situées sur la route de Veyrier;
- prolongement de la ligne 21 de la halte CFF de Lancy Pont-Rouge vers le Petit Lancy et les Morgines;
- nouvelle ligne de ceinture 23 (remplaçant en partie la ligne 18) renforçant l'offre entre les Palettes et Carouge en direction du quartier des Voirets et de la ZIPLO;
- remplacement de la ligne 4 par la ligne 48 desservant les secteurs des Voirets et de la ZIPLO. Cette ligne est prolongée des Palettes au Rondeau-de-Carouge permettant ainsi de combler l'offre abandonnée par la ligne 23;
- prolongement de la ligne 53 du Grand-Saconnex vers Chambésy pour se connecter aux lignes régionales V et Z;
- en février, prolongement de la ligne de trolleybus 7 de Rive à l'hôpital cantonal via le Bd Jacques-Dalcroze;
- création de la navette carougeoise 49 en avril;
- depuis juin, nouvel itinéraire du trolleybus 3 dans le quartier du Petit-Saconnex avec terminus dans le nouveau quartier du Pommier;
- changement de parcours du trolleybus 10 pour passer par la route des Franchises;
- lors de la rentrée de septembre, nombreuses modifications pour améliorer l'offre du réseau TPG (lignes 8, 28, 31, 33, 34, 53, A et F);
- en décembre, mise en service du nouveau tronçon de tram Cornavin - Les Avanchets desservi par les lignes 14 et 16, ce qui correspond à la première étape du tram Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC).

Parmi les autres améliorations, il faut noter :

- en janvier, la carte journalière Geneva Transport Card, financée par la taxe de séjour, est remise à tout client d'une infrastructure d'hébergement genevoise en fonction du nombre de nuitées;
- la réussite des audits pour les certifications ISO 9001 (qualité) et 13001 (environnement);
- la préparation durant l'année du renouvellement de la moitié du parc autobus avec de nouveaux véhicules plus performants et plus respectueux de l'environnement (commande de 113 autobus), ainsi que la décision de commander 18 trams pour répondre à l'augmentation de l'offre;
- l'équipe Finances et Gestion a été mobilisée en 2007 pour assurer le passage aux nouvelles normes comptables internationales IPSAS, très contraignantes en termes d'informations à fournir;
- en décembre, le transfert d'actifs entre l'Etat de Genève et les TPG est signé, rendant ces derniers propriétaires de leurs bâtiments de la Jonction et du Bachet-de-Pesay.

La promotion d'Unireso, la communauté tarifaire regroupant les TPG, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et les bateaux des Mouettes genevoises (SMGN), s'est poursuivie par le biais de campagnes de communication. Depuis 2004, le numéro de téléphone unique « Info Mobilité Unireso » 0900 022 021 (1,19 F la minute) a été mis en service pour répondre à toute question concernant la mobilité à Genève. Les sites Internet www.tpg.ch et www.unireso.com donnent également toutes les informations utiles, dont notamment les horaires par ligne de bus ou la confection d'horaires personnalisés.

Enfin, M. Patrice Plojoux a pris ses fonctions le 1^{er} janvier 2007 en tant que président du Conseil d'Administration des TPG, succédant ainsi à M. Michel Jacquet. Par ailleurs, M. Roland Bonzon, précédemment directeur des ressources humaines, a assumé la direction générale ad interim de l'entreprise depuis le 13 juillet 2007, puis a été confirmé dans cette fonction le 1^{er} mai 2008.

III. Rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes des TPG pour l'exercice 2007

Les comptes annuels des TPG sont présentés, pour la première fois, sur la base des nouvelles normes comptables internationales IPSAS, introduites dans le courant de l'année 2007.

Cette première année du quatrième contrat de prestations s'est achevée avec un bénéfice net de 8 737 000 F, grâce à une baisse des charges de l'entreprise et à l'augmentation des produits. Le budget prévoyait, quant à lui, un déficit de 759 000 F.

A) Analyse des comptes 2007 par rapport au budget 2007

Le total des charges, budgété à 314 308 000 F, a atteint 310 643 000 F (-1%). Deux éléments expliquent l'essentiel de ce non-dépensé. Tout d'abord les dépenses de personnel ont été inférieures de 2 058 000 F au budget, en raison de mesures de réorganisation non engagées durant l'exercice. Ensuite, des économies de charges financières ont été réalisées (- 2 117 000), du fait d'un recours moindre à l'emprunt (lié au transfert d'actifs, prévu initialement début 2007, mais devenu effectif le 20 décembre 2007).

Les produits, budgétés à 313 549 000 F, ont atteint 319 380 000 F (+2 %). Cette augmentation des produits provient de la refacturation de travaux à des tiers (+ 4 395 000 F), du produit de la vente d'infrastructures et de terrains à l'Etat dans le cadre du transfert d'actifs (+ 3 075 000 F) ainsi que des revenus nets de transports UNIRESO (+ 2 316 000 F). Ces éléments sont toutefois partiellement compensés par une diminution importante des produits du contrôle des titres de transport (- 4 369 000 F), qui fait suite à la réorganisation de l'effectif conducteurs intervenue tout au long de l'année 2007. Ce dernier point a, par ailleurs, une incidence sur les recettes du trafic, puisqu'elles sont inférieures de 2 478 000 F (-2%) non seulement par rapport aux prévisions mais également par rapport au plan financier pluriannuel (PFP) du contrat de prestations (1 242 000 F).

Le taux de couverture global de 49,3 % est plus élevé que celui prévu au PFP 2007 (44,4 %). Par ailleurs, le taux de contribution de l'Etat calculé par rapport aux produits¹ s'élève à 50,5 % pour l'année 2007, pour une cible au PFP à 50,6%.

¹ Ce taux de contribution met en balance la contribution de l'Etat en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics avec les autres sources de revenu (produits voyageurs, Confédération, communes, autres).

B) Analyse des comptes 2007 par rapport aux comptes 2006

Entre 2006 et 2007, les produits d'exploitation ont augmenté de 4 %, grâce aux revenus nets de transports UNIRESO (+ 4 806 000 F) et aux contributions cantonales. Ces dernières (hors subvention tacite) ont augmenté de 6 % par rapport à 2006 pour s'établir à plus de 149 519 000 F (y compris les participations financières aux frais Unireso de 281 000 F). Elles sont plus faibles que celles prévues dans le PFP (152 077 415 F), puisqu'elles ne comprennent pas les versements de 2 142 000 F relatifs aux lignes de transports publics transfrontalières. En effet, ces versements ont été effectués en faveur d'un Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT), constitué courant 2006 et devenu, le 1^{er} janvier 2007, l'autorité organisatrice des transports publics transfrontaliers. Le GLCT paie donc directement les TPG pour les prestations de transport public transfrontalier². Enfin, le solde par rapport au PFP 2007 (415 000 F) n'a pas été versé aux TPG, du fait qu'une partie de l'offre complémentaire n'a pas été réalisée.

Une subvention cantonale tacite de 7'689'2387 F est inscrite aux comptes des TPG. Celle-ci correspond à la mise à disposition des bâtiments par l'Etat de Genève jusqu'au 20 décembre 2007, date effective du transfert d'actifs. Dès lors, en 2008, cette subvention tacite n'apparaîtra plus dans les comptes des TPG.

Les charges d'exploitation n'ont, quant à elles, que très légèrement augmenté (+ 502 000 F) entre 2006 et 2007. En effet, si les charges de personnel augmentent fortement (+ 4%) en raison de l'ouverture de nouvelles lignes et du renforcement de l'offre de transport, elles sont compensées par une diminution importante des frais de véhicules (- 14%), des travaux à refacteriser (- 15%) ainsi que des charges de sous-traitance (- 5%).

Les engagements liés aux investissements s'élèvent à 65 000 000 F, soit de 23 000 000 F inférieurs aux 87 677 000 F prévus au PFP. Cette différence sera reportée sur les années suivantes. Les principales réalisations effectuées en 2007 concernent l'acquisition de 113 autobus Evobus pour plus de

² Les TPG ont comptabilisé la partie subventionnée de ces lignes transfrontalières (D, F et Y), en tant que compensation trafic régional (1 230 000 F), conformément à la convention 316/10 signée avec l'Office fédéral des transports, et la partie non subventionnée en tant que contribution de tiers (912 000 F). L'Etat de Genève a enregistré, pour sa part, la totalité des versements relatifs aux lignes de transports publics transfrontalières sur une rubrique spécifique. Ainsi, l'écart des contributions cantonales entre les TPG et l'Etat de Genève de 1 230 000 F est le résultat d'une comptabilisation différente.

62 000 000 F (hors rabais). La livraison de ces nouveaux véhicules est intervenue courant 2008.

Le volume de prestations sous-traitées a été inférieur aux seuils admis dans la loi sur les TPG. En effet, 7,5 % des charges totales ont été réalisées par des tiers, alors que le seuil légal est de 10 %. Ce taux est également en diminution par rapport à 2006 (8,3 %). En faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires, le taux de sous-traitance atteint est de 3,3 %, alors que le seuil légal est de 4 %.

L'attribution du bénéfice net 2007 a été effectuée comme suit, conformément à l'article 24 du contrat de prestations 2007-2010 :

- Part Etat de Genève: 2 184 000 F
- Part Conseil d'administration: 2 184 000 F, répartie de manière égale entre les collaborateurs (prime individuelle de 600 F) et les usagers (action AboChloro en juillet et août)
- Réserve générale: 4 368 000 F

Le Conseil d'administration des TPG a adopté en deux temps, le 31 mars 2008 et le 28 avril 2008, le bilan au 31 décembre 2007 ainsi que les comptes et le rapport sur la réalisation de l'offre 2007. Les TPG ont remis à l'Etat leur rapport de gestion sur l'exercice 2007 en septembre 2008.

En date du 29 octobre 2008, le Conseil d'Etat a donné son approbation au rapport annuel de gestion comportant le compte de profits et pertes et le bilan pour l'exercice 2007 des TPG, conformément à l'article 37 de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (H 1 55). Le rapport de gestion de l'entreprise, transmis conjointement au Grand Conseil, donne tous renseignements utiles à ce propos. Les éléments récapitulatifs principaux sont directement annexés au présent rapport.

IV. Rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2007

Le cadre institutionnel introduit avec le contrat de prestations prévoit que l'entreprise des TPG prépare un rapport annuel sur la réalisation de l'offre, destiné à évaluer les prestations fournies par l'entreprise. Ce document, présenté sous forme séparée du rapport de gestion et daté du 28 avril 2008, a été transmis au Conseil d'Etat le 15 mai 2008 (voir annexe).

Le Conseil d'Etat a également donné son approbation, le 29 octobre 2008, au rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2007, conformément à l'article 37 de la loi H 1 55.

La conception et la présentation de ce rapport, par l'entreprise des TPG, a une double conséquence positive. La première bénéficie aux TPG, en tant qu'outil de monitoring indispensable à leur saine gestion et d'un instrument d'autocontrôle, qui leur est non moins indispensable. La deuxième bénéficie à l'Etat, qui dispose ainsi d'une quittance de l'entreprise des TPG sur le volume et la qualité de l'offre fournis, définis au préalable contractuellement.

Pour rappel, ce contrat de prestations comprend des indicateurs de suivi avec des cibles à atteindre et un système de pénalités. Le contrat de prestations des TPG est considéré comme accompli pour autant que chacune des cibles soient respectées : celles-ci sont atteintes si le taux de réalisation est supérieur ou égal à 95% de la cible, partiellement atteintes entre 80% et 94% de la cible, ou non atteintes si elles sont inférieures ou égales à 79% de la cible.

Les objectifs mesurés sont les suivants :

– Offre de transport

- croissance des places kilomètres réalisées (PKR) : objectif dépassé de 2,3%
- fréquentation : objectif dépassé

– Conditions d'exploitation

- vitesse commerciale : objectif dépassé de 0,19km/h
- horaires et intervalles de passage : objectif dépassé sur le réseau régional et atteint à 99% sur le réseau urbain

– Environnement

- filtres à particules : objectif atteint à 98%. Le retard dans la livraison des autobus Citaro explique la non atteinte du 100% de l'indicateur. La cible est néanmoins atteinte car dans la tolérance des 5%.
- éco-conduite : objectif dépassé
- bio-carburant : objectif dépassé

– Critères économiques et financiers

- ratio de contributions cantonales : objectif atteint
- taux de couverture globale : objectif dépassé
- coût/offre : objectif dépassé

Il faut noter que l'indicateur fréquentation est difficilement comparable aux valeurs des années antérieures car les TPG ont changé de méthode de comptage. En effet, ils sont passés d'un système de recensement des données par sondage à un système exhaustif, le but étant que tous les véhicules du parc soient équipés par des cellules compteuses et donc que toutes les courses soient comptabilisées 365 jours par an. En 2007, seuls les trolleybus et les tramways ont été équipés. Ce changement occasionne une hausse de 9% des statistiques à lui seul. La DGM a procédé à une expertise des statistiques recensées pour définir la plausibilité des résultats obtenus. Il en ressort que ces résultats sont jugés meilleurs que ceux issus de l'ancienne méthode.

L'indicateur concernant la vitesse commerciale a aussi fait l'objet d'un changement de mode de recensement en 2007. En comparant la valeur 2006 retraitée selon la nouvelle méthode de calcul à celle de 2007, il apparaît que l'indicateur reste tout de même atteint même si les résultats sont légèrement inférieurs.

En tenant compte de ces différents points ainsi que du système de pénalités, il est possible d'affirmer que les objectifs fixés dans le contrat de prestations pour l'exercice 2007 ont été atteints par les TPG.

V. Conclusion

L'année 2007 correspond à la première étape annuelle du quatrième contrat de prestations liant l'Etat aux TPG et à la première année de présentation des comptes selon les nouvelles normes internationales IPSAS. L'analyse des prestations des TPG démontre que le contrat de prestations a été rempli en 2007.

Les résultats atteints par les TPG sont également en adéquation avec la politique de développement de l'offre conformément au Plan directeur des transports collectifs 2007-2010, adopté par le Grand Conseil en date du 22 septembre 2006, et du contrat de prestations TPG pour le même période, approuvé par le Grand Conseil le 1^{er} décembre 2006. Au-delà de ces chiffres, le Conseil d'Etat entend souligner l'engagement des collaboratrices et collaborateurs des TPG sans lesquels ces résultats n'auraient pas été atteints. Qu'ils en soient ici remerciés.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

Annexes :

1. *Exercice 2007 des TPG - Chiffres clés*
2. *Rapport sur la réalisation de l'offre 2007 des TPG*

COMPTES ANNUELS TPG 2007
APPROUVES PAR LE CA DU 31 MARS 2008

Aperçu

- Première année sur la base des nouvelles normes IPSAS, avec retraitement de l'année précédente.
- Résultat positif de 8.7 MF grâce à des charges plus faibles qu'attendues au budget et au PFP.
- Objectifs financiers du Contrat de Prestations dépassés : ratio des contributions cantonales sur le total des produits de 50.5 % (cible CP à 50.6%), taux de couverture à 49.3 % (cible CP à 44.4%) , coût de l'offre à 12.8 cts/km (cible CP à 13.2 cts/km).



COMPTES DE RESULTATS 2007

DESIGNATION en milliers CHF	BUDGET	REEL	REEL	ÉCARTS		ÉCARTS	
	Régime REDIP 31.12.2007	Régime REDIP 31.12.2007	Régime REDIP 31.12.2006	Réel vs budget CHF	%	Réel 2007 vs réel 2006 CHF	%
PRODUITS D'EXPLOITATION							
Revenus de transports	120'293	117'815	114'640	-2'478	-2%	3'175	3%
Revenus de transports UNIRESO, net	105'638	107'954	103'148	2'316	2%	4'806	5%
Revenus de transports TPG	6'551	6'127	6'707	-426	-6%	389	7%
Revenus de transports autres	8'104	3'734	5'784	-4'369	-54%	-2'020	-35%
Contributions	174'548	173'059	163'638	-1'489	-1%	9'421	6%
Etat de Genève	160'023	158'439	141'394	-1'584	-1%	17'045	12%
Confédération	10'476	10'538	10'912	63	1%	-374	-3%
Communes et Tiers	4'050	4'083	3'086	33	1%	996	32%
Produits d'exploitation divers	18'369	26'613	26'555	8'244	45%	58	0%
Total des produits d'exploitation	313'209	317'487	304'833	4'278	1%	12'655	4%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	180'052	177'993	171'930	-2'058	-1%	6'063	4%
Frais de véhicules	25'630	25'596	29'924	-34	0%	-4'328	-14%
Frais de bâtiments et installations fixes	12'544	12'352	12'202	-182	-1%	160	1%
Sous-traitance de transport	22'425	20'914	21'981	-1'512	-7%	-1'067	-5%
Charges d'exploitation diverses	26'628	28'400	33'480	1'772	7%	-5'080	-15%
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	34'620	34'451	29'794	-170	0%	4'657	16%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'917	2'553	2'455	636	33%	98	4%
Total des charges d'exploitation	303'816	302'268	301'766	-1'548	-1%	502	0%
% des produits	97%	95%	99%	-2%	-2%	-4%	-4%
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	9'394	15'220	3'066	5'826	62%	12'153	396%
Produits financiers	340	1'730	1'352	1'390	409%	379	28%
Charges financières	10'493	6'375	9'158	-2'117	-20%	-753	-9%
Résultat financier	-10'153	-4'645	-7'806	3'508	-35%	1'161	-15%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		162	150	162		13	8%
RÉSULTAT NET (+EXCEDENT)	-759	8'737	-4'690	9'496	-1251%	13'327	-290%
Total des produits	313'249	319'380	306'334	5'930	2%	13'046	4%
Total des charges	314'308	310'645	310'924	-3'665	-1%	-261	0%

stpg transports publics genevois

3



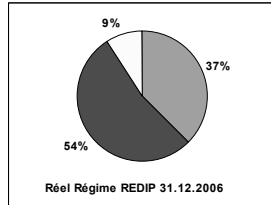
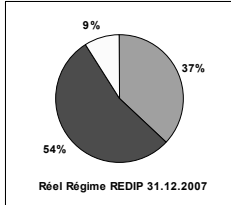
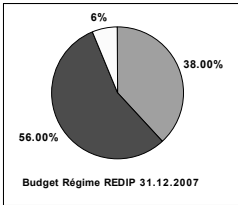
REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2007

DÉSIGNATION	BUDGET	RÉEL	RÉEL
	Régime REDIP 31.12.2007	Régime REDIP 31.12.2007	Régime REDIP 31.12.2006
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Revenus de transport	38.4%	36.9%	37.4%
Contributions	55.7%	54.2%	53.4%
Produits d'exploitation divers	5.9%	8.3%	8.7%
Produits financiers	0.1%	0.5%	0.4%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		0.1%	0.0%
TOTAL DES PRODUITS	100.0%	100.0%	100.0%
CHARGES			
Frais de personnel	57.3%	57.3%	55.3%
Frais de véhicules	8.2%	8.2%	9.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	4.0%	4.0%	3.9%
Sous-traitance de transport	7.1%	6.7%	7.1%
Charges d'exploitation diverses	8.5%	9.1%	10.8%
Dotations aux amortissements et pertes de valeurs	11.0%	11.1%	9.6%
Correction de valeurs des actifs financiers	0.6%	0.8%	0.8%
Charges financières	3.3%	2.7%	2.9%
TOTAL DES CHARGES	100.0%	100.0%	100.0%

stpg transports publics genevois

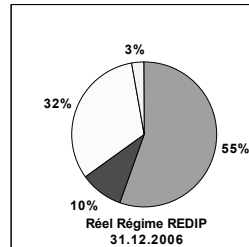
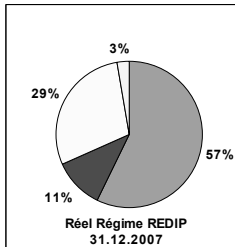
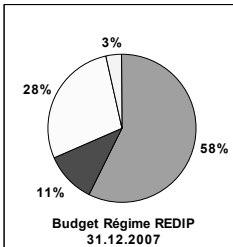
4

REPARTITION DES PRODUITS EN %



Revenus de transport
 Contributions
 Divers

REPARTITION DES CHARGES EN %



Frais de personnel
 Dotations aux amortissements et pertes de valeurs
 Biens et services
 Charges financières

DETAIL DES PRODUITS

PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2006 - 2007

Produits comptabilisés - part TPG

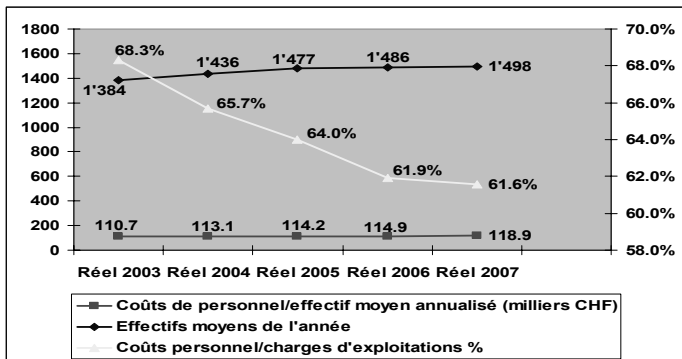
en milliers CHF	Budget Régime REDIP 31.12.2007	Réal Régime REDIP 31.12.2007	Réal Régime REDIP 31.12.2006	ECARTS		ECARTS	
				Réal vs budget CHF	%	Réal 2007 vs réel 2006 CHF	%
Billets	37'784	41'911	40'157	4'126	11%	1'753	4%
dont cartes journalières	7'071	8'556	6'354	1'486	21%	2'202	35%
Abonnements hebdomadaires	191	149	198	-42	-22%	-48	-24%
Abonnements mensuels	33'833	33'854	33'675	20	0%	179	1%
Abonnements annuels	27'195	27'357	25'143	162	1%	2'214	9%
Autres produits communautaires	14'635	10'155	10'218	-4'480	-31%	-62	-1%
Bonus et Rabais divers	-8'001	-5'471	-6'243	2'529	-32%	772	-12%
Sous-total prod. communautaires	105'638	107'954	103'148	2'316	2%	4'806	5%
Autres produits non communautaires	6'551	6'127	5'737	-424	-6%	389	7%
TOTAL	112'189	114'081	108'885	1'892	2%	5'196	5%

DETAIL DES CHARGES

RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

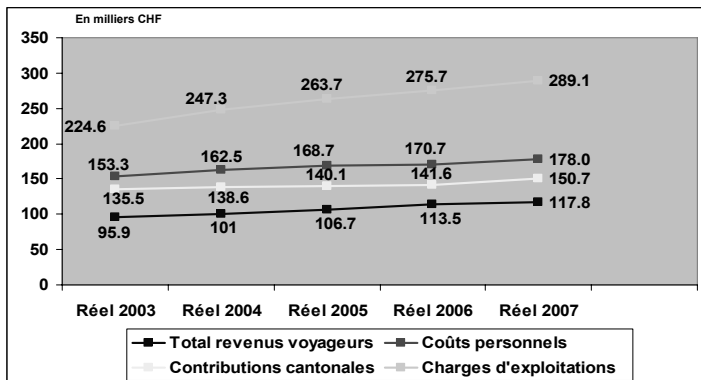
DÉSIGNATION en milliers CHF HT	BUDGET Régime REDIP 31.12.2007	REEL Régime REDIP 31.12.2007	REEL Régime REDIP 31.12.2006	Écarts		Écarts	
				Réel vs budget CHF	%	Réel 2007 vs réel 2006 CHF	%
Frais de véhicules	25630	25596	29924	-34	0%	-4328	-14%
Frais de bâtiments et installations fixes	12'544	12'362	12'202	-182	-1%	160	1%
Sous-traitance de transport	22'425	20'914	21'981	-1'512	-7%	-1'067	-5%
Charges d'exploitation diverses, dont	26'628	28'400	33'480	1'772	7%	-5'080	-15%
Assurances et franchises	1'871	1'372	1'670	-499	-27%	-298	-18%
Etudes et mandats	1'979	1'794	797	-185	-9%	997	125%
Commissions et frais de vente	1'592	1'281	1'291	-311	-20%	-10	-1%
Communication et marketing	2'206	2'877	2'351	671	30%	526	22%
Travaux à facturer	11'000	14'282	16'781	3'282	30%	-2'499	-15%
Frais administratifs	4'209	4'393	4'334	184	4%	59	1%
Autres charges	3'771	2'401	6'255	-1'371	-36%	-3'855	-62%
TOTAL	<u>87'227</u>	<u>87'271</u>	<u>97'587</u>	<u>44</u>	<u>0%</u>	<u>-10'316</u>	<u>-11%</u>

EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2003 - 2007 (*)



(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

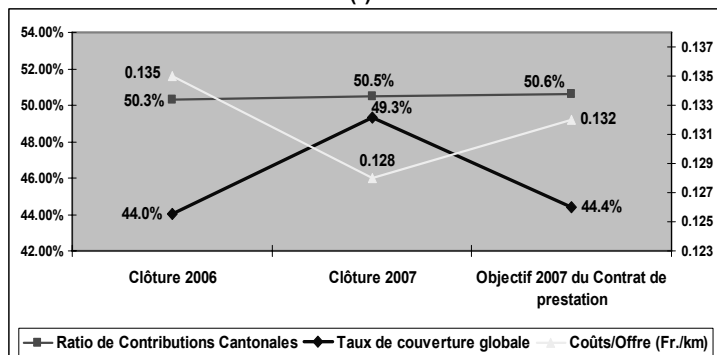
EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2003 - 2007(*)



(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

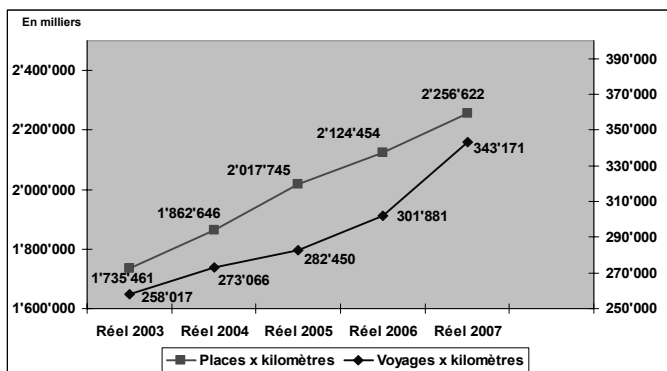
INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS

(*)



(*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2003 - 2007





BILAN ACTIF

ACTIF	en CHF	31.12.2007	%	31.12.2006	%
LIQUIDITES		3892510	1%	1427071	0%
PLACEMENT A COURT TERME		750320	0%	0	0%
DEBITEURS D'EXPLOITATION		11'307'452	3%	9591643	3%
STOCKS		13'829'625	4%	11'474'728	3%
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS		9'624'010	3%	10'394'820	3%
TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS		39'403'917	10%	32'888'262	10%
TERRAINS, BATIMENTS, INSTALLATIONS FIXES		78'166'580	20%	199'369'991	6%
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS		232'192'487	61%	250'384'405	75%
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES		17'872'802	5%	18'249'268	5%
IMMEUBLES DE PLACEMENT		2'627'792	1%	2'704'435	1%
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		3'320'768	1%	2'943'960	1%
TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN COURS		5'843'012	2%	3'777'817	1%
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE		1'113'785	0%	944'114	0%
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME		966'862	0%	964'920	0%
TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES		342'104'087	90%	299'905'908	90%
TOTAL DE L'ACTIF		381'508'004		332'794'169	



BILAN PASSIF

PASSIF	en CHF	31.12.2007	%	31.12.2006	%
CREANCIERS D'EXPLOITATION		14'950'428	4%	14'551'339	4%
PROVISIONS A COURT TERME		914'505	0%	582'941	0%
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A COURT TERME		45'107'294	1%	17'583'544	5%
PART A COURT TERME DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIERES		12'971'136	3%	10'016'393	5%
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME		374'347'757	10%	381'446'687	11%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME		707'811'210	19%	868'789'064	26%
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A LONG TERME		196'612'037	52%	164'853'080	50%
PROVISIONS A LONG TERME		20'153'391	1%	1'763'212	1%
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL		237'583'318	6%	237'013'771	7%
TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME		222'389'746	58%	190'318'163	57%
TOTAL DU PASSIF		293'166'866	77%	277'197'067	83%
CAPITAL DE DOTATION		44'000'000	12%	20'000'000	6%
FONDS DE RESERVE		35'604'482	9%	40'187'296	12%
Fonds de réserve (antérieur à 1996)		2'972'887	1%	2'972'887	1%
Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996, au début de l'exercice		5'387'606	2%	11'319'330	3%
Résultats cumulés réseau régional depuis 1996		-483'521	0%	-1'171'864	0%
Fonds de réserve		27'214'250	7%	27'064'465	8%
Différence de conversion		13'258	0%	5'878	0%
RESULTAT DE L'EXERCICE		87'361'656	2%	-4'990'194	-1%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau urbain		3'206'079	1%	-5'428'322	-2%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau régional		999'958	0%	688'343	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux réserves		4'368'328	1%	0	0%
Résultat lié à la consolidation		162'291	0%	149'785	0%
TOTAL CAPITAUX PROPRES		44'341'138	12%	36'997'102	11%
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		381'508'004		332'794'169	



07 8 8 6 - 2 0 0 8

Rapport No 2008-03
CA du 28.04.2008

RAPPORT DE REALISATION DE L'OFFRE 2007



Sommaire :

I.	Synthèse et Evénements Marquants	3
II.	Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités	7
	a) Offre Quantitative de Transport	7
	b) Performance Environnementale	14
	c) Maîtrise Financière	16
	d) Bilan des Pénalités pour l'Année 2007	18
III.	Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre	19
	a) Compte de Résultat Simplifié	19
	b) Suivi des Investissements	21
IV.	Aspects Qualitatifs de l'Offre	22
	a) Qualité de Service	22
	b) Qualité Environnementale	22
	c) Sécurité et Santé	23
V.	Recommandations pour l'Etape du 14 Décembre 2008	24



I. Synthèse et Evénements Marquants

Le bilan des résultats, au titre de l'année 2007, des différents indicateurs du contrat de prestations 2007-2010 est positif. Les objectifs d'une grande majorité d'indicateurs ont été atteints, voire même sensiblement dépassés. Cette bonne performance témoigne de la phase de dynamisme et de développement dans laquelle se sont inscrits les TPG. Elle est également le reflet d'un engagement fort des collaborateurs par rapport à leur entreprise et aux objectifs définis et partagés par tous.

Avec une offre en croissance de près de 34.9% pour une cible de 32.6%, les TPG entament cette première année du contrat de prestations 2007-2010 sur un rythme de développement soutenu, dans la lignée des réalisations du précédent contrat de prestations.

Le 10 décembre 2006, des adaptations de notre réseau sont intervenues, impactant positivement l'offre de transport des TPG pour l'année 2007. Les plus importantes sont les suivantes :

Ligne 1

La ligne 1 a vu son offre renforcée par l'affectation d'autobus articulés permettant d'absorber les pics de charge constatés à la gare de Cornavin, en attendant la mise en service des lignes de trams vers les Avanchets en décembre 2007.

Ligne 11

La ligne 11 est prolongée jusqu'au centre sportif du Bout-du-Monde afin d'améliorer la desserte transversale de Carouge et les activités situées sur la route de Veyrier.

Ligne 21

La ligne 21 est prolongée de la halte CFF de Lancy-Pont-Rouge vers le Petit-Lancy et les Morgines. Cette offre permettra de donner une continuité de transport entre le RER genevois des CFF et les industries du Petit-Lancy.

Ligne 23

La nouvelle ceinture 23 renforce l'offre entre les Palettes et Carouge en direction du quartier des Voirets et la ZIPLO.

Ligne 48

La ligne 48 remplace la ligne 4 desservant les secteurs des Voirets et la ZIPLO. Cette ligne est prolongée des Palettes au Rondeau-de-Carouge permettant ainsi de combler l'offre abandonnée par la ligne 23.

Ligne 53

A la demande des communes de la rive droite, la ligne 53 est prolongée du Grand-Saconnex vers Chambésy pour se connecter aux lignes régionales V et Z.



Différents éléments marquants sont intervenus tout au long de cette année 2007. Parmi les principaux, sont à retenir :

- JANVIER

Extension de la concession d'infrastructures tramway

La concession n°5139 valable pour la construction et l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire sur les lignes 12, 13, 15, 16 et 17, que l'assemblée fédérale a octroyée aux Transports publics genevois le 15 décembre 1960 avec effet jusqu'au 29 juin 2010, est étendue avec effet immédiat à la ligne Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). Ceci conformément à la décision du Conseil fédéral du 10 janvier 2007.

- FEVRIER

Prolongement de la ligne 7 à Hôpital

Le 19 février, la nouvelle étape de décembre 2006 est également franchie pour les trolleybus, conformément à ce qui était annoncé à la clientèle. La ligne 7 est ainsi prolongée du rond-point de Rive via le Bd J.-Dalcroze pour desservir l'Hôpital.

- MARS

Introduction d'une étape technique

Le 5 mars, une étape technique est introduite, dans le but d'améliorer les temps de parcours sur les lignes 31, 34 et C, d'ajuster des temps de parcours de la ligne 22 et des temps haut-le-pied sur les lignes 31, 34, C et 29. De ce fait, des ajustements de quelques minutes sur les horaires clients sont réalisés sans dégradation de l'offre. Pour répondre à une demande clients, une extension de la plage de fonctionnement de la ligne 11 a également été effectuée par l'ajout de deux courses en fin de nuit.

- AVRIL

Navettes carougeoises

Les «navettes carougeoises», aussi baptisées «Ligne 49», entrent en service dès le 16 avril 2007 entre 11h45 et 14h15 et proposent une course toutes les 7 à 8 minutes. Elles desservent les arrêts Stade de Genève, P+R Etoile, Tours de Carouge et Noirettes.

Etape trolleybus

Le 16 avril, mise en œuvre d'une nouvelle planification trolleybus tenant compte des travaux sur le tronçon Rive-Hôpital, et sans impact sur l'horaire client. Cette étape avait pour objectif un meilleur respect de l'horaire pour la clientèle, ainsi que la poursuite de l'amélioration des conditions de vie au travail des conducteurs/-rices.

Ligne Noctambus

Les contrats d'exploitation des lignes N3 Ferney, N3 Bardonnex, N5 Bogy-Bossey, N6 Hermance, N13 Avusy, N16 Jussy-Monniat, N20 Chancy, N33 Anières et N67 Dardagny sont prolongés, pour assurer une cohérence des échéances de l'ensemble des contrats d'exploitation des lignes Noctambus. Ce prolongement est effectif jusqu'au changement d'horaire du 14 décembre 2008.



- JUIN

Ligne trolleybus n° 3

La mise en exploitation de la ligne 3 sur son nouvel itinéraire dans le quartier du Petit-Saconnex intervenait le 23 juin 2007, après la mise en service de la nouvelle infrastructure de ligne de contact qui a pu être réalisée dès le 22 février 2007 suite au rejet par le Tribunal fédéral des derniers recours.

- SEPTEMBRE

Amélioration de l'offre sur plusieurs lignes

Des modifications sur certaines lignes améliorent l'offre du réseau TPG dès la rentrée scolaire.

- Ligne 8: du lundi au vendredi, toutes les courses de la ligne 8 vont désormais jusqu'au terminus OMS. Le terminus à Appia est maintenu les samedis et dimanches.
- Lignes 28 et F: un nouvel arrêt sur demande a été créé pour ces deux lignes, P+R P47 (devant le parking du même nom). L'arrêt P+R P49 est donc supprimé, en raison du déplacement du parking-relais.
- Lignes 31, 33, 34 et A: l'offre est adaptée et/ou renforcée sur ces quatre lignes, afin de permettre la desserte du nouveau Cycle d'orientation de la Seymaz qui ouvre ses portes lors de cette rentrée.
- Ligne 53: l'offre se voit doublée, durant les heures de pointe, du lundi au vendredi. De plus, deux nouveaux arrêts sont créés, permettant une connexion avec les lignes V et Z (Blanché et Machéry - ce dernier devient le nouveau terminus de la ligne ainsi prolongée). Les arrêts Ancienne-Route et Suzette sont de ce fait supprimés sur cette ligne.

Ligne Y

Les TPG obtiennent l'exploitation de la ligne Y pour deux ans sur la base d'une offre en partenariat avec la société Dupraz.

- OCTOBRE

Ligne trolleybus n° 3

Les travaux de finition de la première étape du chantier d'extension tramways, section Cornavin - Meyrin - CERN et l'impossibilité de déplacer les lignes de contact, obligent au remplacement des quatorze trolleybus circulant sur la ligne par des autobus du 1er octobre 2007 au 20 novembre. Neuf autobus ont dû être loués aux Transports publics lausannois pour assurer l'offre existante.

Ligne trolleybus n° 10

La mise en service de la déviation de la ligne trolleybus n°10 par la Rte des Franchises, programmée initialement pour le changement d'horaire du 9 décembre 2007, est avancée au 1^{er} octobre, en raison des travaux de la section Cornavin-Meyrin-CERN.

- DECEMBRE

Etape de changement d'horaire

Changement d'étape et nouveaux horaires introduits comme planifié, le 9 décembre.

Obtention d'une nouvelle concession pour le transport de voyageurs au moyen de tramways



Le 7 décembre 2007, l'OFT nous octroyait la concession n°665 et le transfert des droits de transport de la concession n°5139 pour des transports réguliers de voyageurs effectués à titre professionnel au moyen de tramways. La concession est accordée pour 25 ans sur le parcours allant de Cornavin à la Gravière et au CERN. En ce qui concerne les anciens parcours, la concession est prolongée jusqu'au changement d'horaire de décembre 2010.

Extension tramways, section Cornavin-Meyrin-CERN

La première étape du tram Cornavin - Meyrin - CERN est inaugurée comme prévu le 8 décembre. Le tronçon de tram Cornavin-les Avanchets est emprunté par deux lignes: la 16 qui vient de Moillesullaz, et la 14 (nouvelle) qui part du Bachet-de-Pesay.

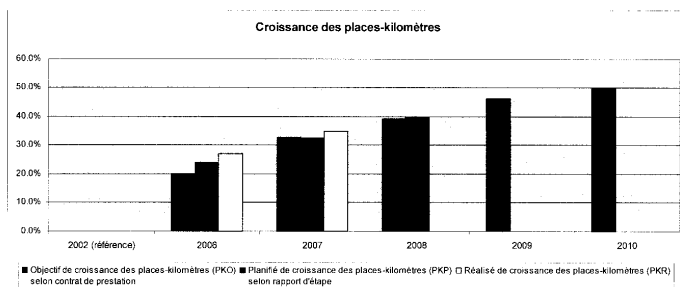


II. Réalisation de l'Offre et Bilan des Pénalités

a) Offre Quantitative de Transport

Objectif : Les indicateurs de l'offre quantitative de transport doivent permettre de vérifier la réalisation de l'offre selon le plan directeur des transports collectifs 2007-2010.

- Croissance des Places Kilomètres Réalisées :



Places-kilomètres	2002 (référence)	2006	2007	2008	2009	2010
Objectif de croissance (PKO)	0.0%	20.0%	32.6%	39.2%	46.2%	50.0%
Planifié de croissance (PKP)		23.8%	32.6%	39.7%		
Réalisé de croissance (PKR)		27.0%	34.9%			

L'objectif fixé pour la progression de l'offre de transport a été atteint, même dépassé.

Fixée à +32.6% pour l'année 2007 versus l'année 2002, la progression des places kilomètres réalisées s'est élevée à +34.9%, soit une amélioration de +2.3% par rapport à l'objectif. C'est également une progression de +6.2% par rapport à 2006, soit près d'un point de mieux qu'en 2006 dont l'évolution versus l'année 2005 était de +5.3%.



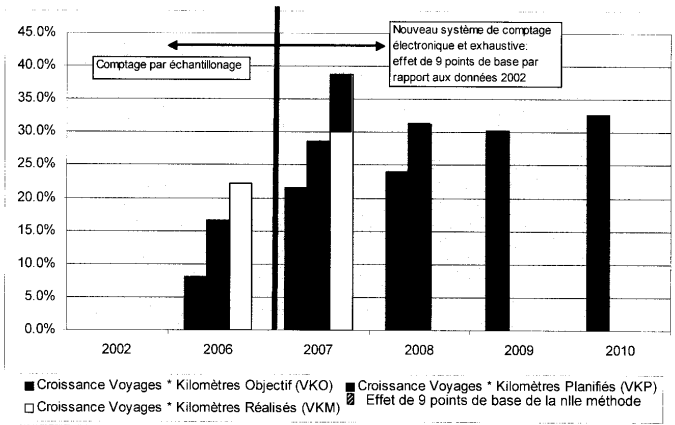
	PKR 2002	PKR 2006	PKR 2007	Variation vs	
				PKR 2002	PKR 2006
Lignes Principales					
Tramways	375'406'405	587'296'411	650'794'339	73.4%	10.8%
Lignes Principales					
Trolleybus	392'294'210	428'062'833	441'522'552	12.5%	3.1%
Lignes Principales Autobus	617'392'020	731'603'257	750'677'352	21.6%	2.6%
Lignes Secondaires Autobus	83'337'865	103'977'976	113'530'993	36.2%	9.2%
Lignes Régionales Autobus	199'409'760	267'637'713	295'146'067	48.0%	10.3%
Lignes Scolaires	5'266'780	5'875'747	4'951'421	-6.0%	-15.7%
Total	1'673'107'040	2'124'453'937	2'256'622'724	34.9%	6.2%

L'évolution de l'offre est très forte sur les lignes de tramways avec une progression de l'ordre de +75% entre 2002 et 2007. Cette progression de l'offre est à mettre en relation avec la mise en service des extensions tramways section Sécheron, Acacias et Grand-Lancy. Cette évolution est également sensible sur les lignes régionales et secondaires d'autobus avec respectivement des variations de +48% et +36% entre 2002 et 2007. L'amélioration des fréquences et l'affectation de véhicules à plus grande capacité contribue principalement à cette amélioration.

La progression est moins forte sur les lignes de trolleybus et sur les lignes principales d'autobus, respectivement +13% et +22%.



▪ Fréquentation (VKM) :



	2002 (référence)	2006	2007	2008	2009	2010
Croissance Voyages * Kilomètres Objectif selon contrat de prestation (VKO)	0.0%	8.0%	21.3% (12.3%)	23.8% (14.8%)	30.2% (21.2%)	32.7% (23.7%)
Croissance Voyages * Kilomètres Planifiés selon rapport d'étape (VKP)		16.6%	28.6% (19.6%)	31.2% (22.1%)		
Croissance Voyages * Kilomètres Réalisés (VKM)		22.1%	38.8% (29.8%)			

(chiffres entre parenthèse: hors effet nouvelle méthode de comptage de 9 points de base)

L'introduction dès 2007 du nouveau système de comptage électronique donne des données de fréquentation exhaustives et plus précises par rapport à l'ancienne méthode par sondage. L'effet de la nouvelle méthode sur les voyages*kilomètres est estimé à environ 9 points de base et les valeurs cibles (VKP et VKO) ont donc été relevées à partir de 2007.



	VKM 2002	VKM 2006	VKM 2007	Variation vs VKM 2002
Lignes Principales Tramways	50'279'638	79'617'063	96'285'191	91.5%
Lignes Principales Trolleybus	57'751'266	62'196'700	73'061'063	26.5%
Lignes Principales Autobus	99'791'024	108'707'201	120'293'435	20.5%
Lignes Secondaires Autobus	7'277'618	8'895'582	9'118'793	25.3%
Lignes Régionales Autobus	30'260'695	40'753'305	42'802'663	41.4%
Lignes Scolaires	1'919'776	1'711'364	1'610'137	-16.1%
Total	247'280'017	301'881'216	343'171'281	38.8%

Le mode de traction ayant le plus progressé depuis 2002 est celui des tramways (+91.5%), confirmant la tendance observée au cours du précédent contrat de prestations. Notons également une bonne performance au niveau des lignes régionales d'autobus (+41.4%). L'ensemble des autres lignes (lignes de trolleybus, lignes principales et secondaires d'autobus) ont une progression en phase avec l'objectif global fixé, se situant à des niveaux de performance variant entre +20.5% et +26.5%.

Entre 2002 et 2007, la progression des places-kilomètres offertes des TPG était de +32.6%, comme détaillé dans l'indicateur précédent. Le bon résultat au niveau de la fréquentation, (+29.8% en faisant abstraction de l'effet de changement de système de comptage), indique une excellente réponse du public à cette augmentation de l'offre.

Entre 2006 et 2007, la progression des places-kilomètres offertes des TPG était de +6.2%, comme détaillé dans l'indicateur précédent, tandis que la fréquentation a augmentée de 6.3% (hors effet du système de comptage). Ce résultat exceptionnel s'explique notamment par des importants efforts dans la vente :

- Les ventes sur le segment des « occasionnels » c'est-à-dire les billets et Forfaits journaliers se sont très bien comportées avec une progression de 4,4% en 2007 versus 2006.

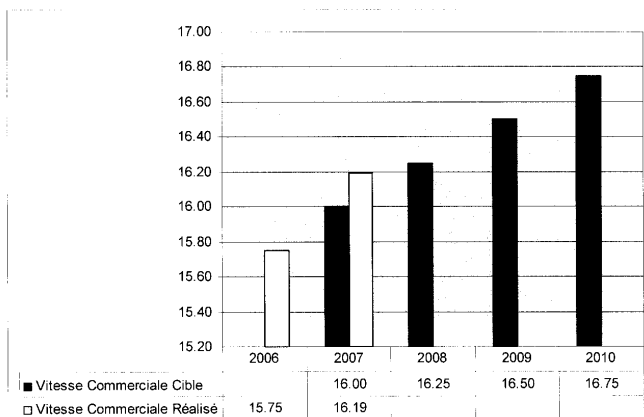
Les TPG continuent donc à gagner de nouveaux clients.

- Dans le même temps, la vente d'abonnements annuels a affiché une progression de 8,4% en 2007 vs 2006 et ce notamment grâce à une activité « grands Comptes » et « promotion communes » florissante.

- Finalement l'introduction en 2007 de la Geneva Transport Card a permis d'offrir à tous les touristes logeant dans les hôtels genevois la possibilité d'utiliser librement le réseau TPG.



▪ **Vitesse Commerciale :**



en km/heure	VCom 2006	VCom 2007
Lignes Principales Tramways		15.33
Lignes Principales Trolleybus		15.16
Lignes Principales Autobus		17.23
Total	15.75	16.19

La vitesse commerciale moyenne atteinte au titre de l'année 2007, soit 16.19 km/h, dépasse l'objectif fixé qui était de 16 km/h. Cette vitesse est en progression de 2.8% au regard de la vitesse moyenne planifiée de 2006 qui s'établissait à 15.75 km/h.

Depuis l'année 2007, la vitesse commerciale est mesurée sur la base des données exhaustives et disponibles par mode de traction.

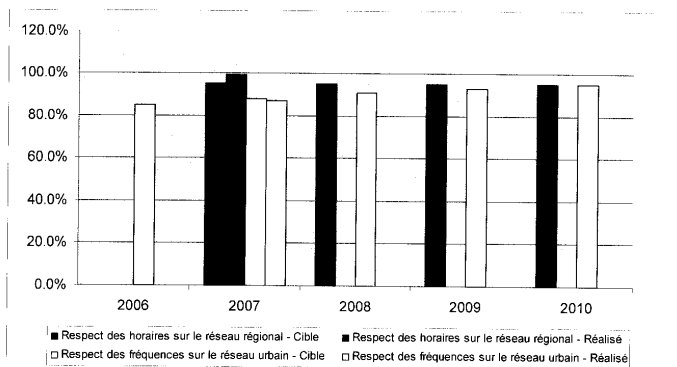
Le nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) a atteint en 2007 le niveau de fiabilité que nous attendions. Par conséquent, la précision et la fiabilité de l'annonce de nos véhicules dans les carrefours régulés ont permis d'améliorer notre prise en compte préférentielle dans lesdits carrefours et ainsi améliorer notre fluidité de déplacement avec pour corollaire une amélioration de nos temps de parcours.

Avec ce nouvel outil d'aide à l'exploitation, nous sommes maintenant en mesure d'analyser plus finement les temps de parcours. Suite aux premières analyses de temps de parcours via le SAEIV, nous avons procédé à des équilibrages par tronçon afin de cadrer au plus juste à la réalité du terrain. Cet équilibrage et les adaptations de temps de parcours ont contribué à l'amélioration de notre vitesse commerciale.

La réalisation des travaux planifiés par l'OCM pour la rénovation des régulateurs des carrefours, qui a eu un impact sur nos temps de parcours, a également contribué à l'amélioration constatée.



▪ Horaire et Intervalles de Passage :



Horaire et Intervalles de Passage	2006	2007	2008	2009	2010
Respect des horaires sur le réseau régional - Cible	0.0%	95.0%	95.0%	95.0%	95.0%
Respect des horaires sur le réseau régional - Réalisé		99.5%			
Respect des fréquences sur le réseau urbain - Cible	85.0%	88.0%	91.0%	93.0%	95.0%
Respect des fréquences sur le réseau urbain - Réalisé		87.1%			

Intervalles de Passage 2007 - Réseau Urbain	
Lignes Tramways	82.6%
Lignes Trolleybus	87.9%
Lignes Principales Autobus	88.6%
Lignes Secondaires Autobus	91.3%
Total	87.1%

L'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de l'ordre de 5%, avec 99.5% des courses conformes à l'horaire cible, c'est-à-dire des véhicules ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire.

La base de calcul de cet indicateur ne porte que sur 52% des voyages régionaux commandés. En effet, les lignes sous-traitées n'étant actuellement pas exploitées par des véhicules systématiquement équipés du module SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs), la base de calcul fixée dans le contrat de prestations à 75% des courses régionales commandées n'a pas pu être respectée.



Des mesures correctives sont en cours d'implémentation, notamment avec l'installation du système SAEIV sur les véhicules sous-traitants sur les lignes Y, D et F. Ces mesures devraient nous permettre d'atteindre en 2008 le taux de 75% demandé.

Sur le réseau urbain, l'objectif a été atteint à 99% ; cet objectif étant d'avoir des véhicules ayant un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport aux fréquences de base.

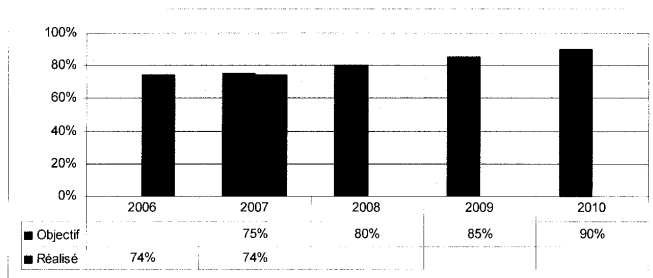


b) Performance Environnementale

Objectif : Les indicateurs de performance environnementale doivent permettre de vérifier que notre offre de transport s'oriente vers une offre de transport écologique.

▪ Filtres à particules :

Objectif : présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules.

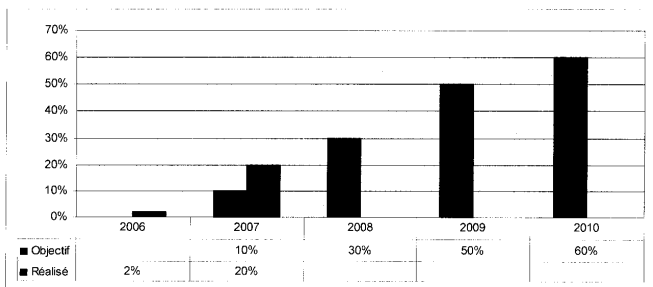


L'équipement en filtres à particules est parmi les plus élevés de Suisse. Ce taux d'équipement va croître avec le renouvellement en cours du parc autobus et l'arrivée des autobus Citaro répondant par anticipation aux normes euro5 EEV.

La cible 2007 n'a été atteinte qu'à 98% à cause du retard dans la livraison des autobus Citaro.

▪ Eco-Conduite :

Objectif : former une majorité des conducteurs à la conduite écologique afin de diminuer, entre autres, l'émission de CO₂ et la consommation d'électricité.

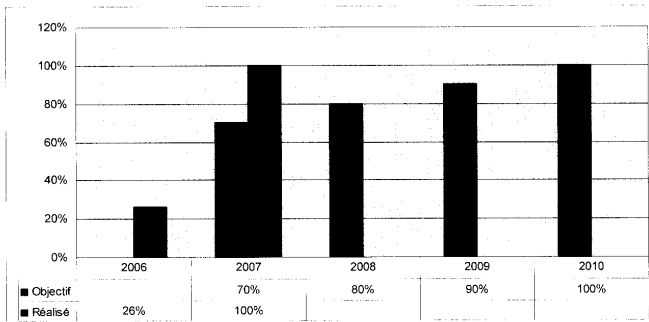




Cet objectif dépassé est le résultat d'une bonne anticipation en vue des forts engagements de conducteurs prévus pour 2008. Les formateurs devant mobiliser leurs engagements sur la formation de nouveaux conducteurs, cela ne permet pas l'organisation des cours ECO-Conduite. Cette anticipation permettra de rejoindre l'objectif global pour 2007 et 2008.

- **Bio Carburant :**

Objectif : introduire l'utilisation de bio carburant pour l'offre de transport autobus des TPG.



Après une introduction partielle et progressive en 2006, les TPG ont approvisionné 100% de leur flotte autobus en biocarburant 5% en 2007.

Malgré un marché d'approvisionnement du biocarburant qui reste fragile en Suisse, c'est grâce à la réussite des tests techniques et contrôles effectués que l'ensemble des autobus des plus anciens aux plus récents fonctionnent aujourd'hui au BIO5. Il est à noter que tout le biocarburant utilisé en 2007 est de production suisse.

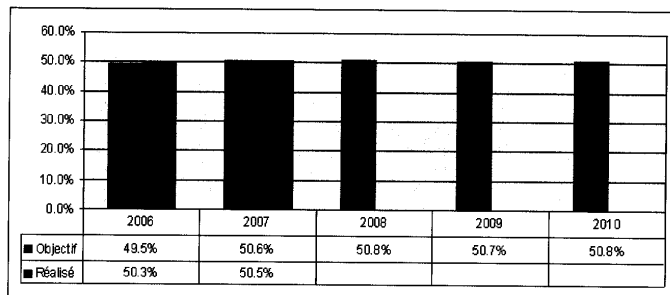


c) *Maîtrise Financière*

▪ Ratio des Contributions Cantonales :

Définition : rapport des contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits

Objectif : le ratio de contributions cantonales ne doit pas être supérieur aux taux ci-contre.

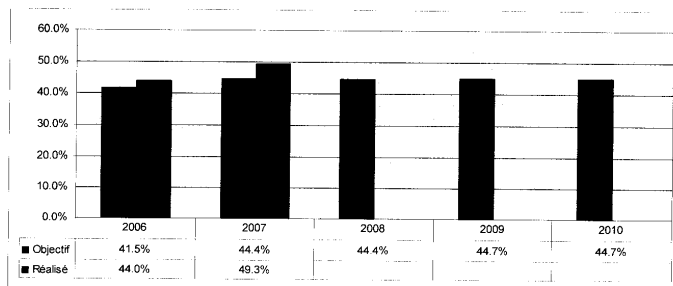


Pour 2007, le résultat est en ligne par rapport à la cible qui est calculée sur le PFP 2007-2010. Aucune variation significative est à relever ni dans les contributions cantonales, ni dans le total des produits.

▪ Taux de Couverture Globale :

Définition : rapport du total des produits hors contributions publiques par rapport à l'ensemble des charges

Objectif : le taux de couverture globale doit être atteint au moins les cibles mentionnées ci-contre.



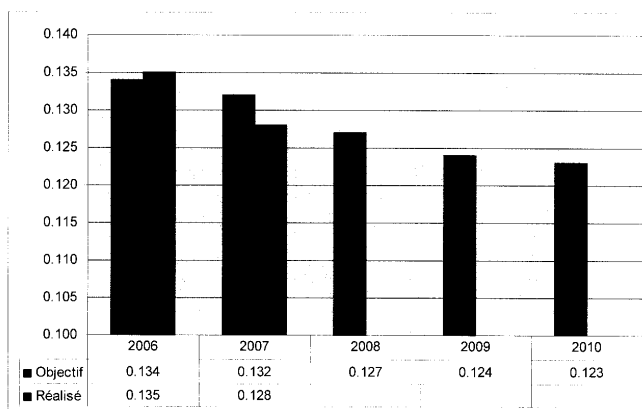


L'objectif est dépassé de 11% ; à cause des charges d'exploitation et financières inférieures au PFP, ainsi qu'une progression plus favorable des produits hors contributions relatives au PFP. Toutefois la majeure partie des économies de charges sont uniques sur 2007 et dues notamment au sous-effectif des conducteurs et à un décalage temporel de certains investissements prévus.

- **Coût de l'offre :**

Définition : ratio du total des charges et des kilomètres-places réalisés (PKR)

Objectif : les coûts en rapport à l'offre doivent évoluer comme ci-contre.



L'objectif est dépassé de 3%. Une meilleure réalisation de l'offre de transport par rapport à celle planifiée (PKR supérieures à 2% aux PKP), combinée aux charges d'exploitation et financières plus faibles que prévues, expliquent ce bon résultat.

Les coûts au kilomètre ont également profités de la mise en service des véhicules de plus grande capacité, comme les autobus et trolleybus à double-articulation sur la ligne E, respectivement la ligne 10 et surtout de l'extension du réseau tramways.

Remarque :

Les ratios du Réalisé, y compris ceux de 2006, ont été recalculés sur la base de comptes annuels établis selon les normes comptables internationales IPSAS. L'effet sur les indicateurs des normes IPSAS est toutefois très faible et il a été dès lors décidé de ne pas recalculer les valeurs cibles.



d) Bilan des Pénalités pour l'Année 2007

Objectifs	Indicateurs	Pénalité Maximale	Atteinte Objectif	Pénalité Calculée	Commentaires
Offre de Transport	Croissance des PKO	600'000.-	Oui	0.-	
Fréquentation	VKM (Voyages * Kilomètres)	300'000.-	Oui	0.-	
Conditions d'Exploitation	Vitesse Commerciale Horaires et intervalles de passage	450'000.- 300'000.-	Oui Oui	0.- 0.-	
Performance Environnementale	Filtres à particules Eco-conduite Carburant BIO	150'000.- 150'000.- 150'000.-	Oui Oui Oui	0.- 0.- 0.-	Atteint à 98%, à l'intérieur de la marge de tolérance de 95%
Maitrise Financière	Ratio de contributions Taux de couverture Coûts de l'offre	300'000.- 300'000.- 300'000.-	Oui Oui Oui	0.- 0.- 0.-	
TOTAL en CHF		3'000'000.-		0.-	

L'ensemble des objectifs fixés pour l'année 2007 dans le cadre du Contrat de Prestations 2007-2010 ayant été atteints, le montant des pénalités calculées est nul.



III. Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre Fonctionnement et Investissements

a) Compte de Résultat Simplifié

COMPTES DE RESULTATS
2007
Régime REDIP

DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET	RÉEL	RÉEL	ÉCARTS		ÉCARTS	
	Régime REDIP	Régime REDIP	Régime REDIP	Réel vs budget		Réel 2007 vs réel 2006	
	31.12.2007	31.12.2007	31.12.2006	CHF	%	CHF	%
PRODUITS EXPLOITATION							
Revenus de transports	120'293	117'815	114'640	-2'478	-2%	3'175	3%
- Revenus de transports UNIRESO, net	106'630	107'964	103'148	2'316	2%	4'906	5%
- Revenus de transports TPG	6'561	8'127	5'737	-426	-6%	369	7%
- Revenus de transports autres	3'104	3'724	5'754	-4'369	-54%	-2'020	-36%
Contributions	174'548	173'059	163'638	-1'489	-1%	9'421	6%
- Etat de Genève	151'796	150'468	141'594	-1'328	-1%	9'074	6%
- Confédération	10'475	10'598	10'912	63	1%	-374	-3%
- Communes et Tiers	4'160	3'170	3'068	-880	-22%	84	3%
Produits d'exploitation divers	18'369	26'613	26'555	8'244	45%	58	0%
Total des produits d'exploitation	313'209	317'467	304'833	4'278	1%	12'656	4%
CHARGES D'EXPLOITATION							
Frais de personnel	180'052	177'993	171'930	-2'058	-1%	6'063	4%
Frais de véhicules	25'630	25'596	29'924	-34	0%	-4'328	-14%
Frais de bâtiments et installations fixes	12'544	12'362	12'202	-182	-1%	160	1%
Sous-traitance de transport	22'425	20'914	21'991	-1'152	-7%	-1'067	-5%
Charges d'exploitation diverses	26'828	28'400	33'480	1'772	7%	-5'080	-15%
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	34'620	34'451	29'794	-170	0%	4'657	16%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'917	2'553	2'455	639	33%	98	4%
Total des charges d'exploitation	303'816	302'268	301'766	-1'548	-1%	502	0%
% des produits	97%	95%	99%	-2%	-2%	-4%	-4%
RÉSULTAT D'EXPLOITATION	9'394	16'220	3'066	6'826	62%	12'163	396%
Produits financiers	340	1'730	1'952	1'990	409%	379	26%
Charges financières	10'493	8'375	9'158	-2'117	-20%	-783	-9%
Résultat financier	-10'153	6'646	-7'908	3'608	-36%	1'161	-16%
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		162	160	162		13	8%
RÉSULTAT NET (EXCÉDENT)	-769	8'737	-4'590	9'496	-1261%	13'327	-290%

L'année 2007, sur la base des nouvelles normes comptables internationales IPSAS, se termine sur un résultat net positif de 8.7 MF, par rapport à une perte prévue au budget à 0.8 MF (après retraitements IPSAS).

La majeure partie de cet écart positif par rapport à la prévision, soit 5.2 MF, s'explique par des produits du transport en hausse de + 1.5 MF, et des économies sur les charges d'exploitation à hauteur de 3.7 MF, notamment par les charges de personnel (2 MF) et les charges



d'amortissements qui seront reportées sur l'année suivante (1 MF de dotations aux amortissements moindres).

Le Résultat Financier montre un gain de +3.5 MF par rapport au budget, provenant des économies de charges financières liées à l'emprunt planifié pour 2007 pour le financement du transfert d'actif qui n'a été levé que le 20.12.2007 (1.5 MF) et à la prolongation des contrats de leasing sur les autobus à de meilleures conditions.

La majeure partie des économies de charges sont uniques sur 2007 et ne vont pas se reproduire en 2008.



b) Suivi des Investissements

Le total des engagements liés aux investissements s'élèvent à 65 MF pour cette première année du nouveau contrat de prestations.

L'enveloppe annuelle 2007 portait sur un total de 88 MF et les 23 MF non engagés en 2007 seront reportés sur les années suivantes.

Une gestion rigoureuse des engagements et des besoins de l'entreprise a permis de ne pas consommer l'ensemble de cette enveloppe.

Les principales réalisations de l'année 2007 concernent l'acquisition des 113 autobus Evobus pour plus de 62 MF avant rabais. La livraison et donc la mise en service de ces véhicules s'effectueront au 1^{er} semestre de l'année 2008.

Au niveau des autres lignes budgétaires d'investissements, notons :

- des engagements liés au traitement des données issues du comptage des passagers (0.2 MF) et à l'amélioration du système WIFI de nos véhicules (0.2 MF) ;
- le lancement d'une nouvelle tranche d'installation de totems (0.2MF) ;
- des améliorations et aménagements effectués au niveau des centres de maintenance de la Jonction et du Bachel (0.5MF) ;
- des modifications et adaptations au niveau de notre parc de tramways (0.4MF).

PFIP 2007-2010 : Suivi des Investissements de l'Année 2007

	PFIP 2007	Engagements 2007
I. Immobilisations Corporelles	84'307'000	64'392'334
I.1. Terrains et Bâtiments	7'932'463	0
I.2. Installations et Machines	5'337'000	886'179
I.3. Véhicules de Ligne	69'587'537	63'169'684
I.4. Véhicules de Service et Engins	280'000	79'690
I.5. Mobilier, Machines de Bureau	90'000	108'823
I.6. Matériel, Informatique et Télécommunications	1'080'000	147'758
II. Immobilisations Incorporelles	3'370'000	734'686
II.1. Système d'Informations et Télécommunications	3'370'000	734'686
Total	87'677'000	65'127'020



IV. Aspects Qualitatifs de l'Offre

a) *Qualité de Service*

Maintien des performances :

- Confirmation des certificats ISO 9001 et 14001, par un audit de surveillance en mai 2007 pour : la direction de l'entreprise ainsi que pour l'ensemble des Macro-processus. Audit effectué par la société SQS.
- Contrôle par sondage de la légalité des horaires par l'Office Fédéral des Transports (OFT), avec leurs félicitations pour la clarté globale et la tenue de ceux-ci.
- Introduction d'une aide au pilotage de l'entreprise par un tableau de bord d'indicateurs stratégiques comprenant également la satisfaction clients.
- Toutes les actions, suite aux remarques et aux suggestions des audits internes et externes, ont été prises en compte et suivies dans le « Plan de suivi de l'amélioration continue TPG ».

Les actions en cours pour améliorer l'efficacité des processus sont :

- La simplification des fiches de caractérisations par l'introduction d'une fiche par macro-processus permettant d'évaluer la maîtrise du risque de ces derniers.
- L'introduction de fiches d'améliorations, permettant d'assurer la remontée « bottom up » des propositions d'améliorations.

b) *Qualité Environnementale*

Plusieurs actions environnementales ont été effectuées et sont actuellement suivies telles que :

- Audit énergétique des bâtiments du site Bachet et du site de la Jonction, dans le cadre de la démarche NOE.
- Poursuite du plan ozone en mettant un maximum de véhicules équipés de filtre à particules à disposition du processus « mise en œuvre de l'offre de transport » durant la période estivale.
- Acquisition de 113 autobus répondant aux normes Euro5 EEV.
- Utilisation d'un biocarburant à une teneur de 5% pour l'ensemble des véhicules.
- Formation des conducteurs à la pratique de l'ECO-conduite.

Actions en cours pour une meilleure vision globale des analyses de risques :

- Cotation des risques des macro-processus et analyses de ceux-ci basés sur les 3 axes du Développement Durable (Economique, Environnement, Social).



c) Sécurité et Santé

Acquisition du logiciel ALEGRO pour une meilleure maîtrise des enregistrements des formations de base et continues, notamment pour la sécurité, internes et externes, ainsi que les obligations légales pour le personnel de conduite.

Dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité et de la santé des collaborateurs(trices) de l'entreprise, les projets suivants ont été réalisés:

- « Un pas en avant » (équiper tous(tes) les Contrôleurs(euses) de Titre de Transport avec des chaussures adaptées à leurs activités).
- Entreprise sans fumée, mais pas sans fumeurs.
- Sensibilisation des cadres à la co-dépendance.
- Introduction des cours massages assis, de yoga et de nutrition.



V. Recommandations pour l'Etape du 14 Décembre 2008

En préambule, les Transports publics genevois vont poursuivre les efforts effectués ces dernières années pour améliorer l'adéquation de l'offre à la demande, mais aussi pour améliorer la qualité du service rendu à la clientèle afin que le confort ressenti par celle-ci soit homogène tout au long de l'année.

Cela étant, conformément à l'arrêté du Conseil d'Etat du 21 novembre 2007 approuvant l'aménagement du réseau desservi par l'entreprise des Transports publics genevois à partir du 9 décembre 2007, nous allons étudier pour le réseau tramway le passage de la fréquence de 11' à 10' en heures de pointe.

L'offre tramway devra être améliorée sur l'axe de la Rte de Chêne et la rue de Genève ainsi que sur l'axe menant à la place des Nations où il a été constaté une faiblesse de l'offre actuelle aux heures de pointe du soir et du matin.

La ligne n°5 verra la totalité de ces courses prolongée de Geneva/Palexpo à l'Aéroport International de Genève.

De manière générale, les Transports publics genevois vont poursuivre l'action d'amélioration de la qualité des correspondances avec l'offre de transports de Chemins de Fers Fédéraux.

L'ensemble de ces mesures d'améliorations seront mises en application le 14 décembre prochain, date officielle de l'étape de changement d'horaire pour l'année 2009.

Enfin, il reste à relever que contrairement à la planification stratégique de l'Etat de Genève, le 14 décembre prochain, nous ne disposerons pas des infrastructures ferroviaires tramways permettant de relier le terminus provisoire des Avanchets au terminus de la Gravière et nous serons dans l'impossibilité de prolonger les lignes n°14 et 16 à Meyrin comme prévu lors de l'élaboration du Contrat de prestation 2007 / 2010.

Par conséquent, l'objectif places kilomètres offertes devra être reconsidéré et formalisé dans le rapport d'étape du 14 décembre 2008.



BDO Visura
Audit

1211 Genève 8, Rue des Bains 33
Tél: 022 322 24 24, Fax 022 322 24 00
www.bdo.ch


Au Conseil d'administration des

Transports publics genevois

Genève

Rapport de l'auditeur des états financiers 2007

8 mai 2008
11199/21500436/31-4-1

Membre de la Chambre  fiduciaire



BDO Visura
Audit

1211 Genève 8, Rue des Bains 33
Tél: 022 322 24 24, Fax 022 322 24 00
www.bdo.ch

Rapport de l'auditeur

au Conseil d'administration des

Transports publics genevois, Genève

Conformément au mandat qui nous a été confié, nous avons vérifié la comptabilité et les états financiers (bilan, compte de résultat, tableau des flux de liquidités, variation des fonds propres et annexes) des Transports publics genevois pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2007.

La responsabilité de l'établissement des états financiers incombe au Conseil d'administration alors que notre mission consiste à vérifier ces comptes et à émettre une appréciation les concernant. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales de qualification et d'indépendance.

Notre révision a été effectuée selon les Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et de réaliser la vérification de manière telle que des anomalies significatives dans les états financiers puissent être constatées avec une assurance raisonnable. Nous avons révisé les postes des états financiers et les indications fournies dans ceux-ci en procédant à des analyses et à des examens par sondages. En outre, nous avons apprécié la manière dont ont été appliquées les règles relatives à la présentation des comptes, les décisions significatives en matière d'évaluation, ainsi que la présentation des états financiers dans leur ensemble. Nous estimons que notre révision constitue une base suffisante pour former notre opinion.

Selon notre appréciation, la comptabilité et les états financiers donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats en conformité avec les International Public Sector Accounting Standards (IPSAS) et sont conformes à la loi sur les transports publics genevois (LTPG), à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF) et à la loi suisse.

Nous attirons en outre votre attention sur la note 4.3 des annexes qui précise que les sociétés contrôlées ou associées sont comptabilisées dans ces états financiers selon la méthode de la mise en équivalence et sur la note 1.2 des annexes qui indique que les Transports publics genevois établissent également des comptes consolidés.

Genève, le 8 mai 2008

BDO Visura

Nadia Quévit
Experte-comptable diplômée
(Réviseur responsable)

Matthias Paffrath
Wirtschaftsprüfer (D)

Annexes

- Etats financiers (bilan, compte de résultat, tableau des flux de liquidités, variation des fonds propres et annexes)