

*Date de dépôt : 6 juillet 2010*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur:**

- a) le rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2009**
- b) le rapport annuel de gestion de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG) pour l'exercice 2009**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **I. Introduction**

Le présent rapport se réfère à la troisième année du contrat de prestations 2007-2010 conclu entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports Publics Genevois (TPG), dont la formalisation a commencé avec le premier contrat (1996-1998). Ce quatrième contrat de prestations, adopté par le Grand Conseil le 1<sup>er</sup> 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 %.

Entre 2008 et 2009, l'offre (en places\*kilomètres) a augmenté de + 1,6 %, soit + 45,1 % entre 2002 et 2009, ou une amélioration de + 3,9 % par rapport à l'objectif fixé.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages\*kilomètres) a été de + 2,3 % entre 2008 et 2009, ou de + 59,7 % entre 2002 et 2009 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

Le Conseil d'administration des TPG a adopté le 29 mars 2010 le bilan ainsi que les comptes au 31 décembre 2009 et le 3 mai 2010 le rapport sur la réalisation de l'offre 2009. Les TPG ont remis à l'Etat leur rapport de gestion sur l'exercice 2009 le 1<sup>er</sup> juin 2010.

En date du 30 juin 2010, 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 2009 des TPG, ainsi qu'au rapport annuel sur la réalisation de

l'offre 2009 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.

## II. Rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2009

### A) *Faits marquants de l'année 2009*

En 2009, le réseau des TPG a notamment connu les modifications suivantes :

#### *Réseau tramways*

- le retard pris dans les travaux du tram Cornavin-Meyrin-CERN (TCMC) n'a pas permis de tenir l'objectif d'ouverture du tronçon entre Les Avanchets et Gravière;
- afin d'accroître la qualité de l'offre en particulier sur l'axe de Chêne, d'anticiper l'aménagement de la boucle du Bachet-de-Pesay pendant les travaux de la liaison ferroviaire du CEVA et d'assumer le manque de matériel roulant disponible, la ligne 17 n'effectue plus son terminus au Bachet, mais à Lancy-Pont-Rouge;
- la ligne 12 est quant à elle prolongée du Bachet jusqu'aux Palettes ou elle interligne avec la ligne 15;

#### *Réseaux trolleybus et autobus*

- décalage de la première course du matin sur les lignes trolleybus 2, 3, 6, 7, 10 et 19 pour permettre d'amener les clients sur le premier train de 5h36 à la gare de Cornavin;
- décalage de la première course du matin sur les lignes autobus 5, 8, 9, 27 pour permettre d'amener les clients sur le premier train de 5h36 à la gare de Cornavin;
- maintien des lignes 29, 55 et 56 en raison du retard de la mise en service du TCMC (mobilisation de 22 véhicules);
- prolongement de toutes les courses de la ligne 5 entre Palexpo et l'Aéroport;
- augmentation des fréquences de la ligne 20 la nuit et le dimanche (passage de 30 minutes à 20 minutes);
- renfort d'offre sur les lignes 34, 44, 45, et E;

- création de nouveaux arrêts sur la ligne 54 (camping du Bois-de-Bay) et sur la ligne G (sur sol français);

#### *Modifications en lien avec le chantier TCOB :*

- interruption de la ligne 29 à Cornavin en raison du chantier;
- interruption de la ligne D à Bel-Air;
- les lignes K et L effectuent leur terminus à la Place Neuve au lieu des Ponts de l'Île;
- les lignes 1, 3, 5, 7, 10, 19 sont déviées par les rues du Temple et des Terreaux-du-Temple pendant les travaux sur la rue de Coutance;

#### *Réseau scolaire*

- renfort des lignes 22, 23 et 42 pour absorber les besoins en déplacements des élèves de l'école de commerce Aimée Stitelmann (ZIPLO);

#### *Réseau Noctambus*

- extension de la ligne N20 jusqu'à l'agglomération d'Annemasse;

Parmi les autres améliorations, il faut noter les efforts en matière de qualité de service (information aux voyageurs, offre combinée, marketing, etc.), de qualité environnementale (poursuite du plan Ozone, utilisation du biocarburant, étude de faisabilité pour l'installation d'une centrale photovoltaïque, etc.).

### ***B) Réalisation de l'offre de transport 2009***

La conception et la présentation du rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2009, approuvé par le Conseil d'Etat, a une double conséquence positive. La première bénéficie aux TPG, en tant qu'outil de monitoring indispensable à leur saine gestion et d'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 soit atteinte : ces dernières le sont si elles sont supérieures ou égales 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) : + 45,1% par rapport à 2002. Objectif inférieur de 0,7% par rapport à la cible de 46,2% du contrat (PKO) en raison du retard dans la mise en service du TCMC. Néanmoins, l'objectif est dépassé de 3,9% par rapport à la cible de + 41,2 % planifiée dans le rapport d'étape du 14 décembre 2008 (PKP). En application de la marge de + ou - 5%, l'objectif est néanmoins considéré comme atteint.

### Fréquentation

Taux d'occupation des véhicules : + 59,7% par rapport à 2002. Objectif dépassé par rapport à la cible de + 33,7 %.

Il faut noter que l'indicateur fréquentation n'est que partiellement comparable aux valeurs de l'année 2008. Les données sont comparables sur la totalité de l'année pour les trams et les trolleybus. Les données autobus ne sont quant à elles comparables qu'avec le dernier semestre de 2008. Pour rappel, les TPG 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. Ce changement occasionne une hausse de 9% des statistiques à lui seul. La direction générale de la mobilité (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.

A noter que l'année 2009 est la première année où l'ensemble des comptages a été effectué de manière exhaustive sur l'ensemble de la flotte TPG. Cette année servira de base de comparaison fiable pour les prochaines années.

### Conditions d'exploitation

- vitesse commerciale : 16,24 km/h. Objectif inférieur de 0,26 km/h par rapport à la cible de 16,50 km/h. Cette différence est principalement due aux travaux du tram Cornavin-Onex-Bernex (TCOB). En application de la marge de + ou - 5%, l'objectif est néanmoins considéré comme atteint;
- horaires et intervalles de passage : l'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4,5%, avec 99,5% (cible : 95%) des courses ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire.

Concernant le réseau urbain, l'objectif est atteint en tenant compte de la marge de tolérance de + ou - 5%. En effet, 89,5% des courses ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire (cible : 93 %). Cette différence s'explique en particulier par les travaux du TCOB.

### Environnement

- filtres à particules : 84% des véhicules sont équipés en filtres à particules. Objectif inférieur de 1,2% par rapport à la cible de 85 %. Ceci est dû à la reprise dans le parc d'anciens autobus en prêt aux sous-traitants. En application de la marge de + ou - 5%, l'objectif est néanmoins considéré comme atteint.
- éco-conduite : 52% des conducteurs sont formés à l'éco-conduite. Objectif dépassé par rapport à la cible de 4 %.
- biocarburant : 100% des véhicules utilisent du biocarburant. Objectif dépassé par rapport à la cible de 90 %. A noter que le biodiesel utilisé est exclusivement d'origine suisse, dont 70 % obtenu par recyclage des huiles de cuisson.

### Critères économiques et financiers

- ratio de contributions cantonales : 51% de contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. Objectif atteint à 99,4 % par rapport à la cible de 50,7 %, soit dans la marge de variation tolérée des 5 %;
- taux de couverture globale : 47,3%. Objectif dépassé par rapport à la cible de 44,7 %;
- coût/offre : 0,126. Objectif supérieur à la cible de 0,124. Ceci s'explique par la quasi non-progression de l'offre et néanmoins la légère progression des charges d'exploitation et financières. En application de la marge de + ou - 5%, l'objectif est néanmoins considéré comme atteint.

En tenant compte de ces différents points, il est possible d'affirmer que les objectifs fixés dans le contrat de prestations pour l'exercice 2009 ont été atteints, et quelques-uns dépassés par les TPG. En conséquence, le système de pénalités n'a pas à être activé.

### **III. Rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes des TPG pour l'exercice 2009**

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

Cette troisième année du quatrième contrat de prestations s'est achevée avec un déficit net de 1 033 000 F. Le budget prévoyait, quant à lui, une perte de 2 726 000 F.

A compter de l'exercice 2008, l'Etat de Genève applique également les normes comptables internationales IPSAS. Celles-ci prévoient notamment la valorisation financière de toute mise à disposition gratuite de terrains, de bâtiments ou d'infrastructures propriétés de l'Etat de Genève, de sorte à permettre d'établir les coûts complets des prestations. Il a donc été demandé aux TPG de comptabiliser, dès 2008, deux charges « non monétaires ». La première concerne l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol, et la seconde est en lien avec l'utilisation des terrains. En contrepartie, l'Etat de Genève verse deux subventions « non monétaires » de montants équivalents. Ces nouveaux éléments n'ont aucun impact sur le résultat global, puisqu'ils impactent le volume des produits et charges du même montant. Il est à relever toutefois que pour l'exercice 2009, les TPG ont enregistré le montant budgétisé (+ 12 131 000 F) des charges et produits non monétaires et non pas celui comptabilisé à l'Etat de Genève qui est de 12 953 000 F.

La contribution de l'Etat de Genève figurant dans les comptes 2009 des TPG s'élève donc pour l'exercice 2008 à 174 302 000 F et comprend, outre les subventions non monétaires indiquées ci-dessus, la subvention de base de 161 890 000 F ainsi que la participation financière de 281 000 F aux frais de gestion et de communication, telle que prévue dans le contrat de prestations Unireso.

#### ***A) Analyse des comptes 2009 par rapport au budget 2009***

##### **Produits (d'exploitation et financiers)**

Les produits, budgétés à 331 967 000 F, ont atteint 326 358 000 F, soit une baisse de 1,7 % (- 5 609 000 F).

Cette diminution provient essentiellement de la refacturation à l'identique des travaux effectués pour le compte du département des constructions et technologies de l'information (DCTI) qui est comptabilisé, à compter des comptes 2009, dans un compte de bilan. Cette opération engendre une baisse tant des produits que des charges à hauteur de 10 000 000 F. L'effet sur le résultat est nul.

Cette baisse des produits est partiellement compensée, à hauteur de 4 391 000 F. En premier lieu par des produits d'exploitation divers, supérieurs au budget de 5 605 000 F (+ 76,1%), grâce notamment à la vente d'autobus Volvo, à la location de véhicules aux sous-traitants ainsi qu'aux revenus de publicité liés aux élections cantonales. Deuxièmement, la contribution des communes et des tiers a augmenté de 1 339 000 F (+ 24,8 %) en raison d'une subvention pour le parcours en France de la ligne Y non budgétée et un rattrapage de facturation des exercices précédents. Enfin, les produits financiers sont meilleurs que prévus de 784 000 F (+ 55,8%).

S'agissant des revenus de transports, ils sont en diminution de 3 024 000 F (- 2,4%). Ceux-ci se décomposent en deux principaux points. Tout d'abord, les produits du transport Unireso sont inférieurs au budget de - 2 021 000 F (- 1,8%) à cause du retard sur l'offre de transport « tramway » et de la conjoncture économique défavorable. Deuxièmement, les produits du contrôle des titres de transport ont diminué de 34,9% (soit - 2 188 000 F) en raison de la réaffectation d'une partie des effectifs budgétés au contrôle vers la réalisation de l'offre de transport.

Plus généralement, on constate un tassement de la progression des recettes unitaires en lien avec le retour à un rapport plus normal entre croissance de l'offre et croissance des produits. Il faut donc s'attendre à ce que, sans adaptation tarifaire en lien avec l'offre, les recettes progressent moins fortement que ces dernières années.

Les contributions cantonales sont, quant à elles, en-deça du budget pour quelque 800 000 F. La compensation de l'Etat pour l'utilisation de biocarburant a finalement été payée par la Confédération puisqu'elle a été intégrée dans la rétrocession de la taxe sur les carburants (- 400 000 F). Enfin, le solde de l'offre complémentaire 2009 sera payé sur la base d'un décompte définitif qui sera établi en 2010 (- 517 000 F).

#### Charges (d'exploitation et financières)

Le total des charges, budgété à 334 692 000 F, a atteint 327 390 000 F, soit une baisse de 7 302 000 F (-2,2 %).

Quatre éléments permettent d'expliquer l'essentiel de cette variation. Tout d'abord, la refacturation à l'identique des travaux effectués pour le compte du DCTI a été neutralisée tant en charges qu'en produits (- 10 000 000 F).

Ensuite, les frais de véhicules ont diminué de 2 679 000 F (- 8,5%). Si les prix du carburant ont été moins élevés que prévu lors de l'élaboration du budget (- 3 990 000 F), les coûts de maintenance des véhicules ont été supérieurs aux attentes à cause de la hausse des kilomètres parcourus (+ 1 371 000 F).

Les dépenses de personnel, quant à elles, ont été supérieures au budget de 4 111 000 F (+ 2,1 %). Cela provient essentiellement de l'augmentation non budgétée des provisions pour litiges et avantages postérieurs à l'emploi calculés par l'actuaire externe des TPG.

Enfin, les frais de sous-traitance sont en hausse de 6,7% (+ 1 441 000 F) du fait de la non prise en compte dans le budget de certains frais (nouveaux contrats sur les lignes Y, V et Z).

### ***B) Analyse des comptes 2009 par rapport aux comptes 2008***

#### **Produits (d'exploitation et financiers)**

Entre 2008 et 2009, les produits ont diminué de 1,3 % (– 4 133 000 F).

Si l'on retranche la refacturation à l'identique des travaux réalisés pour le compte du DCTI qui est dorénavant neutralisée (– 12 585 000 F par rapport aux comptes 2008), les produits sont en réalité en hausse de 8 453 000 F.

Sur le plan des contributions monétaires cantonales, elles ont augmenté de 1,9 % (+ 3 096 000 F), conformément au plan financier pluriannuel (PFP) du contrat de prestations 2007-2010 correspondant à l'évolution de l'offre au cours de l'année 2009.

S'agissant des revenus de transport, ils ont augmenté de 2 519 000 F (+ 2,1 %), grâce notamment aux abonnements annuels (+ 9,9 %), malgré un contexte économique défavorable.

Enfin, les produits d'exploitation divers sont supérieurs de 2 735 000 F (+ 26,7%) grâce notamment à la vente de véhicules.

#### **Charges (d'exploitation et financières)**

Les charges ont, quant à elles, augmenté de 0,2% (+ 492 000 F) entre 2008 et 2009. En retirant les travaux effectués pour le DCTI, les charges sont en réalité en hausse de 4,2 % (+ 13 077 000 F).

La principale variation à la hausse est relative aux frais de personnel qui augmentent de 9 486 000 F (+ 5 %). La moitié de cette hausse provient de l'application des mécanismes salariaux et de l'indexation, le solde provenant de l'augmentation des provisions pour litiges et avantages postérieurs à l'emploi et du plein effet de l'engagement, courant 2008, de 100 conducteurs supplémentaires.

Dans une moindre mesure, les charges d'exploitation diverses hors travaux pour le compte du DCTI sont en hausse de 8,2% (+ 1 230 000 F) à cause du matériel et fournitures de bureau (+ 317 000 F), des machines et outillage (+ 206 000 F), des frais de communication (+ 297 000 F), de la confection des titres de transport (+ 247 000) et des cotisations impôts et

taxes (+ 215 736 F). Quant à la correction de valeurs des actifs financiers, ils augmentent de 1 116 000 F à cause de pertes sur constats et débiteurs supérieurs suite notamment à la reprise par les TPG de la gestion du suivi des fraudes (projet « Call center »).

Enfin, les charges financières sont en hausse de 1 166 000 F (+ 10,4%) en raison de l'accroissement de la dette liée à l'arrivée progressive des 18 tramways Bombardier commandés en 2007.

A l'inverse, les frais de véhicules diminuent de 2 048 000 F (- 6,6 %), essentiellement en raison de la chute du prix du carburant (- 1 633 000 F) et de la baisse des frais de location de véhicules de ligne due à la restitution de véhicules Volvo au constructeur (- 327 000 F).

### ***C) Compléments par rapport au plan financier pluriannuel 2007-2010***

#### Indicateurs financiers

Le taux de couverture globale de 47,3% est plus élevé que la cible de 44,7% prévue au plan financier pluriannuel (PFP).

De son côté, le ratio des contributions cantonales<sup>1</sup> s'élève à 51,0 % pour l'année 2009, soit au-delà de la limite fixée au PFP de 50,7%.

#### Investissements

Pour la seule année 2009, les engagements liés aux investissements s'élèvent à 15 925 000 F et concernent essentiellement l'acquisition de véhicules de ligne.

Ce montant, supérieur de 13 152 000 F aux 2 773 000 F prévus au PFP, permet de se situer à 88,1% de la cible prévue au contrat de prestations 2007-2010. En effet, au 31 décembre 2009, le total des engagements s'élève à 189 505 000 F, soit supérieur de 15 475 000 F aux 174 030 000 F prévus au PFP.

#### Sous-traitance

Le volume de prestations sous-traitées a été inférieur aux seuils admis dans la loi sur les TPG. En effet, 7,4 % des charges totales ont été réalisées par des tiers, alors que le seuil légal est de 10 %. Si ce taux est quasi équivalent à 2008, il est supérieur de + 860 000 F au budget en raison d'éléments non pris en compte lors de l'élaboration budgétaire (ligne Y sur la partie française et lignes V et Z).

---

<sup>1</sup> 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). Il n'est calculé pour aucun autre réseau connu.

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 %.

### Résultat annuel

Le déficit annuel de 1 033 000 F sera couvert entièrement par le fonds de réserve des TPG.

## **IV. Conclusion**

L'année 2009 correspond à la troisième étape annuelle du quatrième contrat de prestations liant l'Etat aux TPG et à la troisième 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 2009.

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<sup>er</sup> 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.

Alors qu'au moment de la validation des comptes 2009, l'année 2010 est déjà bien entamée, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que le contrat de prestations 2007-2010 sera globalement un succès et qu'il aura été exceptionnel à bien des égards. Le contrat de prestations suivant en cours d'élaboration sera, encore plus que celui-ci en vigueur, critique pour le développement des transports collectifs à Genève, puisqu'il portera sur des investissements importants et indispensables.

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

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
François LONGCHAMP

### Annexes :

1. *Exercice 2009 des TPG - Chiffres clés*
2. *Rapport sur la réalisation de l'offre 2009 des TPG*



# COMPTES ANNUELS TPG 2009

## APPROUVES PAR LE CA DU 29 MARS 2010

stpg transports publics genevois

1



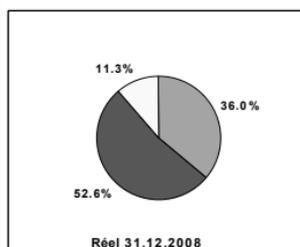
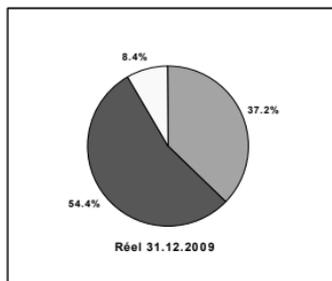
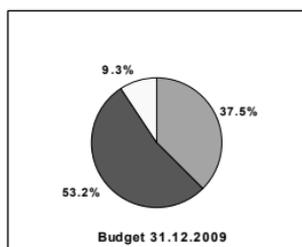
### COMPTE DE RESULTATS 2009 - REGIME REDIP

DESIGNATION en milliers CHF	BUDGET 31.12.2009	REEL		ECARTS		ECARTS	
		31.12.2009	31.12.2008	Réel vs budget CHF	%	Réel 2009 vs réel 2008 CHF	%
<b>PRODUITS EXPLOITATION</b>							
Revenus de transports	124'454	121'431	118'911	-3'024	-2.4%	2'519	2.1%
- Revenus de transports UNIRESO, net	112'012	109'992	108'762	-2'021	-1.8%	1'230	1.1%
- Revenus de transports TPG	6'169	7'354	6'856	1'185	19.2%	498	7.3%
- Revenus de transports autres	6'273	4'085	3'294	-2'188	-34.9%	791	24.0%
Contributions	176'611	177'536	173'897	924	0.5%	3'638	2.1%
- Etat de Genève	162'972	162'171	159'074	-801	-0.5%	3'096	1.9%
- Confédération	8'240	8'626	8'773	386	4.7%	-147	-1.7%
- Communes et Tiers	5'400	6'739	6'050	1'339	24.8%	669	11.4%
Contributions non-monétaires	12'131	12'131	12'362	0	0%	-231	-1.9%
Produits d'exploitation divers	17'365	12'970	22'821	-4'395	-25.3%	-9'851	-43.2%
<i>Dont travaux facturés au DCTI</i>	10'000		12'585				
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>330'563</b>	<b>324'068</b>	<b>327'992</b>	<b>-6'494</b>	<b>-2.0%</b>	<b>-3'924</b>	<b>-1.2%</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>							
Frais de personnel	194'036	198'147	188'661	4'111	2.1%	9'486	5.0%
Frais de véhicules	31'601	28'922	30'970	-2'679	-8.5%	-2'048	-6.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'741	17'713	17'299	-27	-0.2%	414	2.4%
<i>dont droit d'utilisation des infrastructures</i>	11'224	11'224	11'465	0	0.0%	-231	-2.0%
Sous-traitance de transport	21'500	22'941	22'081	1'441	6.7%	860	3.9%
Charges d'exploitation diverses	26'035	16'155	27'510	-9'880	-37.9%	-11'355	-41.3%
<i>Dont travaux à facturer au DCTI</i>	10'000		12'585				
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	30'400	30'073	29'220	-327	-1.1%	853	2.9%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'504	1'083	-34	-421	-28%	1'116	-3329%
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>322'817</b>	<b>315'033</b>	<b>315'707</b>	<b>-7'784</b>	<b>-2.4%</b>	<b>-674</b>	<b>-0.2%</b>
% des produits	98%	97%	96%				
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>7'746</b>	<b>9'036</b>	<b>12'285</b>	<b>1'290</b>	<b>16.7%</b>	<b>-3'249</b>	<b>-26.4%</b>
Produits financiers	1'404	2'188	2'345	784	55.8%	-157	-6.7%
Charges financières	11'876	12'357	11'191	482	4.1%	1'166	10.4%
Résultat financier	-10'471	-10'169	-8'846	302	-2.9%	-1'323	15.0%
<i>Quote-part dans le résultat des sociétés associées</i>	0	101	153	101		-52	-33.9%
<b>RÉSULTAT NET (+EXCEDENT)</b>	<b>-2'726</b>	<b>-1'033</b>	<b>3'592</b>	<b>1'693</b>	<b>-62.1%</b>	<b>-4'624</b>	<b>-128.7%</b>
Total des produits	331'967	326'358	330'490	-5'609	-1.7%	-4'133	-1.3%
Total des charges	334'692	327'390	326'898	-7'302	-2.2%	492	0.2%

## REPARTITION COMPTE DE RESULTATS 2009

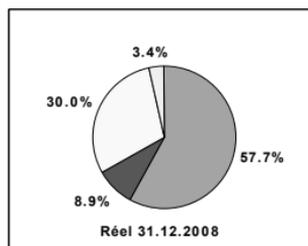
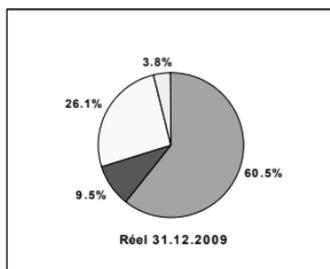
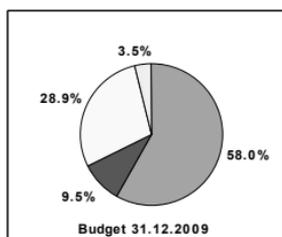
DÉSIGNATION	BUDGET 31.12.2009	RÉEL 31.12.2009	RÉEL 31.12.2008
<b>PRODUITS D'EXPLOITATION</b>			
Revenus de transport	37.5%	37.2%	36.0%
Contributions	53.2%	54.4%	52.6%
Contributions non-monétaires	3.7%	3.7%	3.7%
Produits d'exploitation divers	5.2%	4.0%	6.9%
Quote-part dans la résultat des sociétés associées	0.0%	0.0%	0.0%
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>99.6%</b>	<b>99.3%</b>	<b>99.3%</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>			
Frais de personnel	58.0%	60.5%	57.7%
Frais de véhicules	9.4%	8.8%	9.5%
Frais de bâtiments et installations fixes	5.3%	5.4%	5.3%
Sous-traitance de transport	6.4%	7.0%	6.8%
Charges d'exploitation diverses	7.8%	4.9%	8.4%
Dotations aux amortissements et pertes de valeurs	9.1%	9.2%	8.9%
Correction de valeurs des actifs financiers	0.4%	0.3%	0.0%
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>96.5%</b>	<b>96.2%</b>	<b>96.6%</b>
<b>RESULTAT FINANCIER</b>			
Produits financiers	0.4%	0.7%	0.7%
Charges financières	3.5%	3.8%	3.4%
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## 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 2008 - 2009

Produits comptabilisés - part TPG

en milliers CHF	Budget	Réel	Réel	ECARTS		ECARTS	
	31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	Réel vs budget CHF	%	Réel 2009 vs réel 2008 CHF	%
Billets	41'869	41'142	41'581	-727	-1.7%	-439	-1.1%
dont cartes journalières	9'035	8'859	8'863	-176	-1.9%	-4	0.0%
Abonnements hebdomadaires	403	141	460	-261	-64.9%	-318	-69.2%
Abonnements mensuels	32'219	31'243	32'416	-976	-3.0%	-1'173	-3.6%
Abonnements annuels	29'530	32'812	29'841	3'281	11.1%	2'970	10.0%
Autres produits communautaires	14'166	10'891	11'160	-3'275	-23.1%	-269	-2.4%
Bonus et Rabais divers	-6'175	-6'237	-6'638	-62	1.0%	401	-6.0%
Sous-total prod. communautaires	112'012	109'992	108'820	-2'020	-1.8%	1'172	1.1%
Autres produits non communautaire	6'169	7'354	6'797	1'185	19.2%	557	8.2%
<b>TOTAL</b>	<b>118'181</b>	<b>117'346</b>	<b>115'617</b>	<b>-835</b>	<b>-0.7%</b>	<b>1'729</b>	<b>1.5%</b>

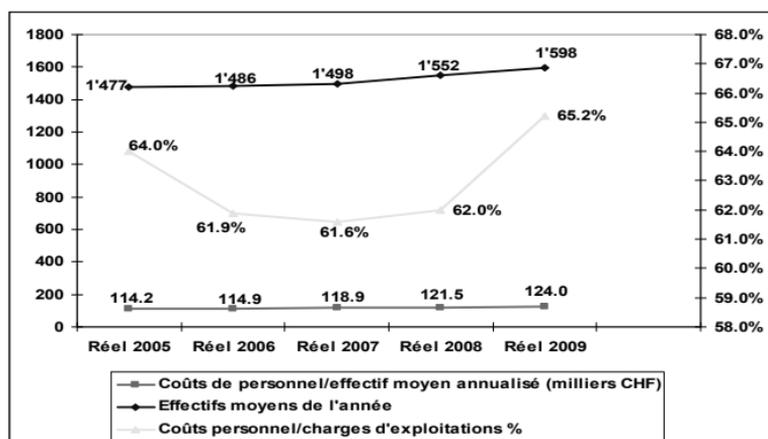


## DETAIL DES CHARGES

## RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

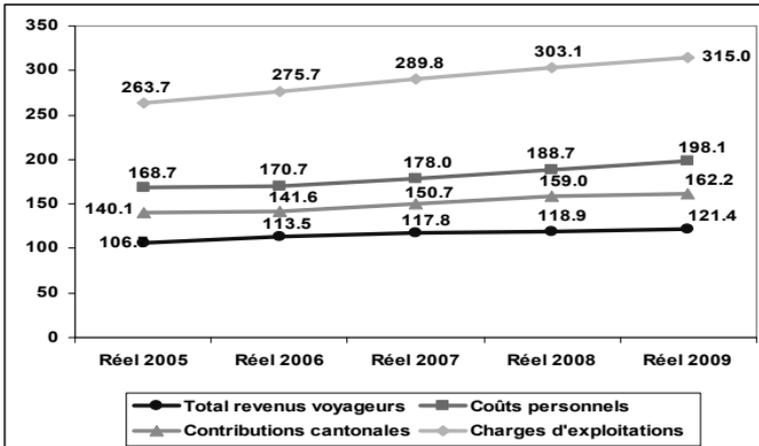
DÉSIGNATION en milliers CHF HT	BUDGET 31.12.2009	REEL 31.12.2009	REEL 31.12.2008	Écarts		Écarts	
				Réel vs budget CHF	%	Réel 2009 vs réel 2008 CHF	%
Frais de véhicules	31'601	28'922	30'970	-2'679	-8.5%	-2'048	-6.6%
Frais de bâtiments et installations fixes	17'741	17'713	17'299	-27	-0.2%	414	2.4%
Sous-traitance de transport	21'500	22'941	22'081	1'441	6.7%	860	3.9%
Charges d'exploitation diverses, dont	36'035	16'155	40'095	-19'880	-55.2%	-23'940	-59.7%
Assurances et franchises	2'234	1'785	1'664	-449	-20.1%	121	7.2%
Etudes et mandats	1'479	1'724	1'723	245	16.6%	1	0.0%
Commissions et frais de vente	1'635	1'364	1'329	-271	-16.6%	35	2.6%
Communication et marketing	3'435	2'800	2'452	-635	-18.5%	348	14.2%
Travaux à facturer :	10'981	945	13'877	-10'036	-91.4%	-12'931	-93.2%
Dont travaux à facturer au DCTI	10'000		12'585	-10'000	-100.0%	-12'585	-100.0%
Frais administratifs	4'281	4'793	4'013	512	12.0%	779	19.4%
Autres charges	1'990	2'744	2'451	754	37.9%	293	12.0%
<b>TOTAL</b>	<b>95'896</b>	<b>84'785</b>	<b>96'568</b>	<b>-11'110</b>	<b>-11.6%</b>	<b>-11'782</b>	<b>-12.2%</b>

## EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2005 - 2009 (\*)



(\*) : Impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios.  
Les droits d'utilisation non monétaires pour les années 2008-2009 ne sont pas inclus

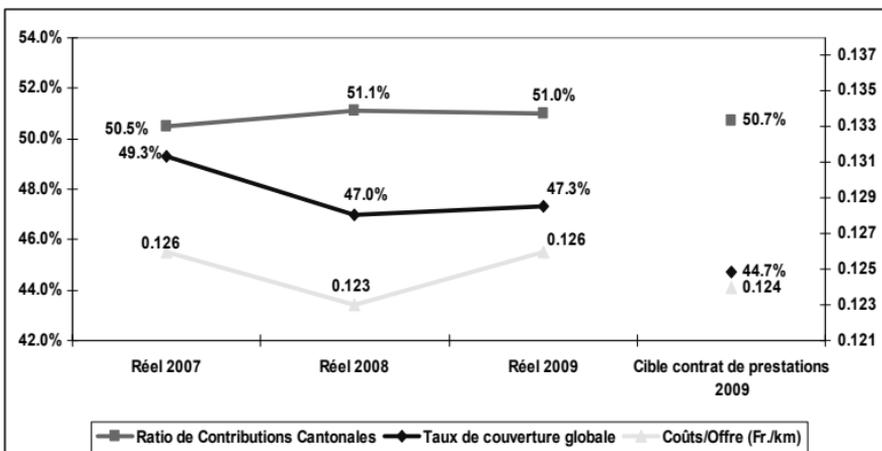
## EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2005 - 2009 (\*)



Avec la part cantonale de la convention OFT 316/10

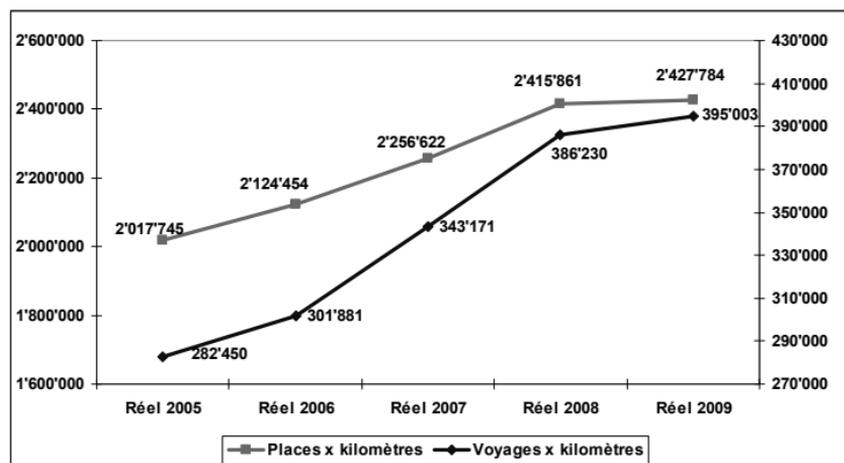
(\*) : impact des éléments financiers liés au DCTI retraité pour chacun de ces ratios

## 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 2005 -2009



## SUIVI DES INVESTISSEMENTS

	PFP 2007-2011	PFP 2007-2009	Engagé au 31.12.2009	Dont uniquement en 2009
<b>I Immobilisations corporelles</b>	<b>208'330'000</b>	<b>183'384'221</b>	<b>187'656'912</b>	<b>14'487'948</b>
I.1 Terrains, Bâtiments	13'162'463	5'827'738	5'308'172	83'133
I.2. Installations et machines	24'257'000	4'095'723	3'653'772	107'006
I.3. Véhicules de ligne	167'495'537	166'308'590	172'154'007	10'422'335
I.4. Véhicules de Service et Engins	1'120'000	504'439	451'960	292'040
I.5. Mobilier, Machines de Bureau	460'000	679'224	626'612	533'227
I.6. Matériel, Informatique et Télécommunications	1'835'000	5'968'508	5'462'390	3'050'208
<b>II Immobilisations incorporelles</b>	<b>6'670'000</b>	<b>1'668'263</b>	<b>1'847'704</b>	<b>1'436'857</b>
II.1. Systèmes d'informations et Télécommunications	6'670'000	1'668'263	1'847'704	1'436'857
<b>Total</b>	<b>215'000'000</b>	<b>185'052'484</b>	<b>189'504'616</b>	<b>15'924'805</b>



## BILAN ACTIF

ACTIF	en CHF	31.12.2009	%	31.12.2008	%
LIQUIDITES		17'381'460	3.4%	6'331'734	1.4%
DEBITEURS D'EXPLOITATION		16'832'274	3.3%	11'070'170	2.4%
STOCKS		13'964'169	2.8%	15'646'086	3.4%
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS		10'509'466	2.1%	10'557'149	2.3%
<b>TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS</b>		<b>58'687'370</b>	<b>11.6%</b>	<b>43'605'099</b>	<b>9.5%</b>
TERRAINS, BATIMENTS, INSTALLATIONS FIXES		76'960'998	15.2%	77'123'458	16.8%
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS		302'773'525	59.7%	277'134'412	60.5%
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES		17'247'717	3.4%	17'127'315	3.7%
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES		3'668'432	0.7%	3'376'217	0.7%
TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN COURS		12'676'229	2.5%	9'788'636	2.1%
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS		33'240'586	6.6%	27'510'567	6.0%
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE		1'334'571	0.3%	1'233'592	0.3%
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME		852'379	0.2%	898'174	0.2%
<b>TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES</b>		<b>448'754'437</b>	<b>88.4%</b>	<b>414'192'371</b>	<b>90.5%</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>507'441'807</b>		<b>457'797'470</b>	

stpg transports publics genevois

15



## BILAN PASSIF

PASSIF	en CHF	31.12.2009	%	31.12.2008	%
CREANCIERS D'EXPLOITATION		29'461'840	5.8%	15'692'320	3.4%
PROVISIONS A COURT TERME		3'198'800	0.6%	1'654'800	0.4%
PART A COURT TERME DES EMPRUNTS ET DES DETTES FINANCIERES		11'828'017	2.3%	11'629'045	2.5%
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME		38'710'070	7.6%	38'824'503	8.5%
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b>		<b>83'198'727</b>	<b>16.4%</b>	<b>67'800'669</b>	<b>14.8%</b>
EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES A LONG TERME		310'977'633	61.3%	276'580'983	60.4%
PROVISIONS A LONG TERME		1'415'813	0.3%	1'047'626	0.2%
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL		25'625'709	5.0%	24'214'036	5.3%
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME</b>		<b>338'019'155</b>	<b>66.6%</b>	<b>301'842'645</b>	<b>65.9%</b>
<b>TOTAL DU PASSIF</b>		<b>421'217'883</b>	<b>83.0%</b>	<b>369'643'314</b>	<b>80.7%</b>
CAPITAL DE DOTATION		44'000'000	8.7%	44'000'000	10%
FONDS DE RESERVE		43'256'446	8.5%	40'562'671	9%
Fonds de réserve (antérieur à 1996)		2'972'887	0.6%	2'972'887	1%
Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996, au début de l'exercice		11'540'826	2.3%	9'093'687	2%
Résultats cumulés réseau régional depuis 1996		-287'568	-0.1%	516'437	0%
Fonds de réserve		29'049'683	5.7%	27'999'203	6%
Différence de conversion		-19'382	0.0%	-19'543	0%
RESULTAT DE L'EXERCICE		-1'032'522	-0.2%	3'591'485	1%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau urbain		-556'661	-0.1%	839'129	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux résultats cumulés réseau régional		-576'679	-0.1%	804'005	0%
Résultat de l'exercice à affecter aux réserves			0.0%	1'795'743	0%
Résultat lié à la consolidation		100'818	0.0%	152'609	0%
<b>TOTAL CAPITAUX PROPRES</b>		<b>42'223'924</b>	<b>8.3%</b>	<b>44'154'157</b>	<b>10%</b>
<b>TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES</b>		<b>507'441'807</b>		<b>457'797'470</b>	

stpg transports publics genevois

16

*ANNEXE 2*

Rapport No 2010  
CA du 03 mai 2010

**RAPPORT DE REALISATION DE L'OFFRE 2009**

## Sommaire :

---

I.	<i>Synthèse et évènements marquants</i> .....	3
II.	<i>Réalisation de l'offre et bilan des pénalités</i> .....	9
	a) Offre quantitative de transport.....	9
	c) Maîtrise financière.....	20
	d) Bilan des pénalités pour l'année 2009.....	22
III.	<i>Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre</i> .....	23
	a) Compte de résultat simplifié.....	23
	b) Suivi des investissements.....	24
IV.	<i>Aspects qualitatifs de l'offre</i> .....	25
	a) Qualité de service.....	25
	b) Qualité environnementale.....	25
	c) Sécurité et santé.....	26
V.	<i>Recommandations pour l'étape du 12 décembre 2010</i> .....	27

## I. Synthèse et événements marquants

L'année 2009 est une nouvelle année de réussite pour les tpg !

En effet, les objectifs définis dans le contrat de prestations 2007-2010 sont non seulement atteints, mais parfois même largement dépassés.

Ces résultats confirment donc ceux des années 2007 et 2008 et reflètent les efforts consentis de la part de tous les collaborateurs pour contribuer à faire des tpg une entreprise dynamique, répondant à la mission d'amélioration de la mobilité dans la région genevoise.

Il est à souligner que la croissance de l'offre, objectif principal des tpg, s'établit à +45,1% par rapport à 2002 (pour un objectif planifié de 41,2%) et marque ainsi la poursuite du développement des prestations dans le cadre des objectifs ambitieux définis dans le contrat de prestations 2007-2010.

De manière plus concrète, voici un bref compte-rendu des adaptations du réseau effectuées dans l'année qui met en évidence les efforts réalisés pour atteindre une telle augmentation :

### Réseau tramways

Les tpg ont travaillé, cette année, en accord avec la Direction générale de la mobilité, dans le but d'accroître la qualité de l'offre et, en particulier, la fréquence aux heures de pointe, conformément à la demande du Conseil d'Etat formulée dans son arrêté du 21 novembre 2007, approuvant l'aménagement du réseau desservi par les Transports publics genevois à partir du 9 décembre 2007.

Pour atteindre ces objectifs, les suivants ajustements ont été effectués :

Pour adapter l'offre à la demande sur l'axe de la route de Chêne et de la rue de Genève, le terminus de Moillesulaz est maintenant desservi, apportant une solution aux problèmes rencontrés durant la période allant de décembre 2007 à mars 2008. L'offre sur cet axe est ainsi homogène et permet de garantir un intervalle de passages des lignes 12, 16 et 17 plus régulier et fiable, et d'améliorer en conséquence la fréquence de toutes les lignes du réseau tramways. Par contre, la ligne 17 ne monte plus à Lancy pour effectuer son terminus, mais l'effectue à la gare CFF de Lancy-Pont-Rouge.

Ces adaptations permettent également de prévoir la gestion des nombreuses étapes de chantier nécessaires à la réalisation des travaux du CEVA, qui seront entrepris dans le secteur du Bachet-de-Pesay.

### Réseau trolleybus

Afin d'assurer encore mieux la chaîne de transport entre le réseau des Transports publics genevois et l'offre des Chemins de fer fédéraux, il a été décidé de sortir les trolleybus plus tôt le matin, de façon à amener les clients sur le premier train de 5h36 à la gare de Cornavin. Les lignes 3, 6, 7, 10 et 19 ont donc été impactées en conséquence (le réseau trolleybus étant interligné).

## Réseau autobus urbains

Le report d'une année de la mise en service de l'extension tramways en direction de la Cité de Meyrin, a figé l'utilisation de vingt-deux autobus sur les lignes 29, 55 et 56 et a, par conséquent, fortement limité le développement de ce mode de transport, d'autant plus que les véhicules ne pouvaient pas être affectés sur d'autres lignes du réseau.

Voici, de manière plus précise, les adaptations qui ont été apportées au réseau autobus :

### *Ligne 5*

Conformément à l'arrêté du conseil d'Etat du 21 novembre 2007, la ligne 5 est depuis le 14 décembre 2008 systématiquement prolongée de Palexpo vers l'aéroport international de Genève.

### *Lignes 5-8-9-27*

Toujours dans le but d'assurer la chaîne de transport entre le réseau des Transports publics genevois et l'offre des Chemin de fer fédéraux à la gare de Cornavin, l'exploitation des lignes 5, 8, 9 et 27 a été modifiée pour permettre aux clients d'arriver à l'heure pour le premier train de 5h36.

### *Ligne 20*

Le parcours a été modifié et la fréquence, durant les heures de nuit et les dimanches tôt le matin, est passée de 30 à 20 minutes.

### *Ligne 29*

La ligne 29 a été interrompue à l'arrêt de Cornavin pour 2 raisons :

- La très grande majorité des clients empruntant cette ligne s'y arrêtent.
- La planification du début du chantier de l'extension tramways, section Cornavin-Onex-Bernex, était à prévoir.

## Réseau autobus secondaires

### *Ligne 34*

Pour compenser la dégradation des temps de parcours, un véhicule supplémentaire a été engagé sur cette ligne. Il a permis également d'apporter une amélioration de l'offre aux heures de pointes du soir.

### *Lignes 44-45*

L'exploitation de ces deux lignes a été renforcée avec l'appui de deux véhicules qui étaient engagés sur des courses scolaires. Aux heures de pointe du matin et du soir, la fréquence est passée de 30 minutes à 20 minutes.

### *Ligne 54*

Un nouvel arrêt a été créé, dans le but de répondre à la demande de desserte du Camping du Bois-de-Bay.

## Réseau autobus régionaux

### *Ligne E*

Avec l'ajout d'un bus, cette ligne a retrouvé la fréquence de 15 minutes qu'elle avait connue il y a une dizaine d'années.

### *Ligne G*

Sur le tracé de la ligne situé sur territoire français, deux arrêts équipés et utilisés par les bus régionaux sont désormais desservis. Ceci a permis d'améliorer la desserte de Veigy.

### *Lignes K-L*

L'exploitation de nuit de ces deux lignes a été reprise par les tpg.

## Modifications du réseau suite au chantier du TCOB

Déviation des lignes 1, 3, 5, 7, 10, 19 par la rue du Temple et la rue des Terreaux du Temple pendant les travaux dans la rue de Coutance.

Déplacement du terminus des lignes K et L à la place Neuve et de la ligne D à la rue F. Diday.

## Réseau scolaire

### *Collège Aimé Stitelmann (ZIPLC)*

Ce collège situé dans la zone industrielle de Plan-les-Ouates était en construction et attendait environ 800 élèves de plus pour l'année 2009. Ainsi, pour absorber les potentiels en futurs besoins de déplacements, les tpg ont renforcé les lignes 22 et 23 par la mise en service d'un autobus articulé sur les horaires principaux de l'école.

La ligne 42 a également été renforcée pour les mêmes raisons (déplacement des élèves en provenance de la Champagne, Bernex Lully et Perty).

## Réseau Noctambus

### *Ligne N20 Moillesulaz*

La commission Noctambus ayant négocié une extension, la ligne a été étendue dans l'agglomération d'Annemasse. Son tracé est maintenant identique à celui de la ligne TAC D, avec un terminus situé au lieu dit « Pré-les-Plans ».

## Evénements marquants

Comme mentionné précédemment, l'année 2009 a été une année intense, remplie de succès. Voici donc plus précisément les événements marquants qui ont caractérisé la période en question :

### - FEVRIER

#### **Salon de l'Automobile 2009**

Les tpg ont remporté l'appel d'offres pour la desserte du Salon de l'automobile 2009. L'adjudicataire, la société Palexpo SA, confirme ainsi non seulement que les tpg sont capables de faire la différence par rapport à la concurrence, mais également que leur expertise lors de grandes manifestations est reconnue : toutes les propositions intégrées dans l'offre ont en effet été acceptées, le choix de Palexpo se fixant sur la variante la plus complète. La qualité générale de l'offre, l'innovation dont les tpg ont su faire preuve dans les propositions, ainsi que leur compétitivité au niveau des prix ont été saluées.

Les tpg ont assuré la desserte des parkings proches de Palexpo et des lieux de dépôt décentralisés : zone internationale, parkings provisoires sur les sites d'Implemia et des SIG (pour qui les tpg ont également assuré la gestion du parking et la vente de titres de transport).

### - AVRIL

#### **Genève accueillera le 60e congrès mondial de l'UITP**

Les tpg et Genève accueilleront le congrès UITP 2013. La qualité du dossier défendu par notre entreprise et ses partenaires (Palexpo, Genève tourisme, le bureau des congrès, la société des hôteliers, etc.) a permis de remporter la palme face à Bruxelles et Porto.

### - AOÛT-SEPTEMBRE

#### **Appel d'offre des lignes transfrontalières D, Y et F**

C'est au terme de deux auditions, les 24 juin et 3 juillet, que le GLCT (Groupement Local de Coopération Transfrontalière) a confirmé - le 14 août dernier - que les tpg avaient remporté la gestion et l'exploitation de la ligne D. Ce n'est qu'au terme d'une nouvelle audition, le 24 septembre, que l'adjudication des lignes Y et F a également été confirmée aux tpg.

A noter que les tpg travaillent pour ces lignes en sous-traitance avec RATP Développement (ligne D), qui a créé, pour l'occasion, une société basée à St-Julien-en-Genevois, « Gem'Bus », et avec la RDTA (lignes F et Y).

### - NOVEMBRE

#### **CEVA**

Le 29 novembre 2009, la population genevoise a choisi de soutenir le projet du CEVA en votant Oui au crédit complémentaire, à plus de 61% des voix.

Les efforts du Groupe de projet vont maintenant se concentrer sur les étapes nécessaires à l'ouverture du chantier. Cela concerne bien sûr l'entrée en force de la décision d'approbation des plans, mais également le processus d'adjudication des travaux de génie civil.

L'entrée en force de l'autorisation de construire du projet déterminera la date de début du chantier et devrait survenir courant 2010. Quant au processus d'adjudication, il suit son cours et les premières décisions devraient être publiées avant la fin de l'année.

- DECEMBRE

#### **Extension de la concession des Transports publics genevois pour la construction et l'exploitation du tronçon dénommé « Direttissima »**

Le Conseil fédéral a étendu la concession des Transports publics genevois le 4 décembre dernier, pour la construction et l'exploitation de la ligne Jardin-Alpin - Bois-du-Lan - Verchère - Meyrin-Village, tronçon dénommé Direttissima. Ce projet cofinancé par la Confédération par le biais du fonds d'infrastructure offrira une liaison directe vers Meyrin-Village et le CERN par la route de Meyrin par rapport au tracé du TCMC transitant par la Cité de Meyrin. Cette nouvelle section s'inscrit également dans le cadre du prolongement du tramway sur Saint-Genis en France.

Ce projet d'extension permet d'améliorer très nettement l'offre en transports collectifs dans l'agglomération genevoise. Ce tronçon d'une longueur de 1 km se greffe également en surface sur le projet de tranchée couverte de Meyrin.

#### **Etape de changement d'horaires**

Le Conseil d'Etat a approuvé l'aménagement du réseau desservi par les Transports publics genevois à partir du 13 décembre 2009. Celui-ci apporte de nombreuses améliorations pour les usagers :

##### **- *Modification du réseau en lien avec la mise en service du TCMC***

Avec la mise en service du TCMC jusqu'à Gravière, les lignes 29 et 55 sont supprimées. La ligne 28 est, quant à elle, modifiée. Son itinéraire reste le même entre le Jardin Botanique et Blandonnet, mais la ligne est étendue à Vernier-Village jusqu'à l'arrêt Parfumerie. De ce fait, la ligne 52 est supprimée.

##### **- *Renouvellement de voies de la rue de la Corraterie***

L'Office Fédéral des Transports a délivré, le 2 novembre 2009, l'approbation des plans, relative au renouvellement de l'infrastructure ferroviaire tramways située à la rue de la Corraterie.

##### **- *Extension tramway, section Cornavin - Meyrin - CERN (TCMC)***

Le 19 novembre dernier, pour la première fois un tramway a circulé sur le Lot n°2 du TCMC entre les Avanchets et le terminus de la Gravière. Le 2 décembre 2009, l'Office fédéral des transports a procédé au récolement de l'infrastructure du Lot n°2 du TCMC et a délivré oralement l'autorisation d'exploiter.

##### **- *Extension tramways, section Cornavin - Onex - Bernex (TCOB)***

Concernant le prolongement à Bernex-Ouest, en date du 2 octobre dernier, la délégation des transports du Conseil d'Etat s'est prononcée sur le choix de la variante à retenir. C'est le projet alternatif de la Commune de Bernex qui sera réalisé. Il s'agit, dans un premier temps, d'en affiner l'avant-projet, puis d'étudier le projet de l'ouvrage en vue du dépôt du dossier d'approbation des plans à fin 2010. Quant au délai de mise en service de cette infrastructure ferroviaire tramways, il est reporté à fin 2013 au plus tôt.

Le dossier complémentaire « Rive gauche » a été approuvé par l'Office fédéral des transports en date du 5 novembre dernier.

- *Optimisation des lignes de bus et trolleybus*

La ligne 9 est rétablie à raison d'un bus sur deux (fréquence 12 minutes) entre Cornavin et les Avanchets. La ligne 54 est prolongée depuis la ZI du Bois-de-Bay jusqu'à la gare de Satigny toutes les 30 minutes en heures de pointes (HP). La ligne 56 assurera la liaison entre le tram à Meyrin-Cité et le CERN en attendant la fin des travaux du TCMC jusqu'au CERN. La ligne 57 est créée entre la gare de Vernier-Meyrin et l'aéroport international de Genève (AIG) en passant par la ZIMEYSA. Du lundi au vendredi, la cadence sera permanente à 15 minutes.

La ligne 4 est créée en complément à la ligne transfrontalière D pour répondre aux besoins des clients sur l'axe de la route de Saint-Julien (village de Plan-les-Ouates et la ZIPLO). Cette nouvelle ligne circulera toutes les 12 minutes aux heures de pointe entre Perly et Bel-Air, synchronisée avec la ligne D. Les lignes 42 et 48 sont fusionnées en une ligne 42 circulant de Carouge à ZIPLO, Perly, Lully et Bernex. Dès Pré-Fleuri, la deuxième partie de cette ligne dessert Perly-Lully-Sézenove-Bernex à raison d'une course sur deux. Des améliorations de fréquences aux heures de pointes et aux heures creuses sont également à noter sur plusieurs lignes de bus et de trolleybus.

- *Développement de l'offre transfrontalière*

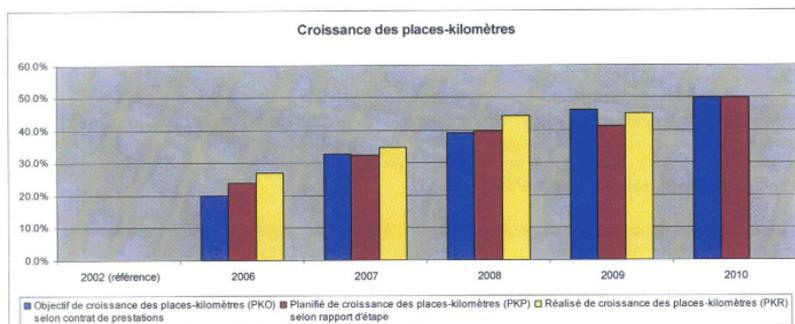
Les cadences de la ligne D passent de 18 à 12 minutes aux heures de pointe. Le terminus est déplacé du centre de Saint-Julien (Haute-Savoie) à la gare, et une course sur deux est prolongée jusqu'au Vitam'Parc d'Archamps les mercredis, samedis et dimanches. Les cadences de la ligne F restent inchangées (10 minutes aux heures de pointe), mais la rupture de charge est supprimée entre Gex et Genève et la totalité de l'offre sera effectuée par des bus articulés. La ligne Y est, quant à elle, prolongée de la ZIMEYSA jusqu'à Ferney-Mairie en passant par l'aéroport (cadences 30 minutes aux heures de pointe et 60 minutes aux heures creuses).

## 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 : **Objectif atteint**



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%	41.2%	50.0%
Réalisé de croissance (PKR)		27.0%	34.9%	44.4%	45.1%	0.0%

La cible, fixée dans le contrat de prestations et adaptée dans le rapport relatif à l'étape du 14 décembre 2008 pour la progression de l'offre de transport, a été atteinte.

Planifié à +41,2% pour l'année 2009 par rapport à l'année 2002, la progression des places kilométrées réalisées s'est élevée à +45,1% versus 2002, soit une amélioration de +3,9% par rapport à la cible contractualisée dans le rapport de l'étape du 14 décembre 2008.

Un point important est à relever à la lecture du tableau ci-dessus, à savoir qu'en 2009 les PKR sont inférieures aux PKO définies dans le contrat de prestations. Ceci est dû au décalage d'une année de la mise à disposition des infrastructures ferroviaires tramways. Cependant, malgré cela, à horizon 2010, nous aurons atteint l'objectif de progression de l'offre planifiée contractuellement, soit +50% versus 2002. Ceci a nécessité d'imaginer, sur la période 2007-2010, des évolutions compensatoires du réseau autobus sans toutefois péjorer les objectifs financiers auxquels nous sommes astreints.

	PKR 2002	PKR 2008	PKR 2007	PKR 2008	PKR 2009	PKR 2010	Variation vs	
							PKR 2002	PKR 2008
Lignes Principales Tramways	375'406'406	587'290'411	850'794'339	734'546'427	<b>733'863'570</b>		95.5%	-0.1%
Lignes Principales Trolleybus	392'294'210	428'062'833	441'522'552	460'248'298	<b>464'975'612</b>		18.5%	1.0%
Lignes Principales Autobus	617'362'020	731'603'257	750'677'352	788'420'816	<b>782'447'472</b>		26.7%	-0.8%
Lignes Secondaires Autobus	83'337'865	103'917'916	113'530'969	119'527'643	<b>122'105'736</b>		46.5%	2.2%
Lignes Régionales Autobus	199'409'760	287'937'713	295'149'067	307'169'966	<b>317'666'314</b>		59.3%	3.4%
Lignes Scolaires	5'266'780	5'875'747	4'951'421	5'921'220	<b>6'666'192</b>		27.0%	12.9%
<b>Total</b>	<b>1'673'107'040</b>	<b>2'124'453'937</b>	<b>2'256'622'724</b>	<b>2'415'961'309</b>	<b>2'427'784'901</b>		<b>45.1%</b>	<b>0.5%</b>

A la lecture de ce tableau, nous constatons une stabilité des PKR, par rapport à l'année 2008 sur les lignes tramways, soit -0,1%.

Cette légère diminution de l'offre est essentiellement due à l'abandon des mesures extraordinaires mises en œuvre le 3 mars 2008 pour pallier au manque d'offre et de fait à un taux de charge excessif sur l'axe de la route de Chêne et de la rue de Genève. Mesures qui ont consisté à faire circuler deux convois de 53 mètres la journée et, aux heures de pointe du matin, d'introduire hors horaire un convoi « Cityrunner » pour effectuer deux rotations journalières entre Moillesulaz et Augustins.

L'offre trolleybus augmente de +1,0% par rapport à l'année 2008 du fait de l'ajout de courses sortant plus tôt le matin, afin de mieux desservir la gare Cornavin et l'aéroport international de Genève. La déviation des lignes 3, 10 et 19 par la rue du Temple et la rue des Terreaux-de-Temple a également contribué à cette augmentation des PKR.

A l'exception des lignes autobus principales dont l'offre diminue légèrement, -0,8%, l'offre des lignes autobus secondaires et régionales s'accroît de respectivement +2,2% et +3,4%.

La raison principale de cette amélioration est due au fait que tout au long de l'année 2009, nous avons travaillé à mettre en adéquation l'offre à la demande en jouant sur l'affectation des véhicules (autobus articulés en lieu et place d'autobus).

En ce qui concerne les courses scolaires, l'augmentation des PKR, +12,9%, provient essentiellement de l'amélioration de l'offre mise en place, avec la création de deux nouvelles courses pour desservir les nouveaux collèges « Aimée-Stitelmann » et du « Rollet ».

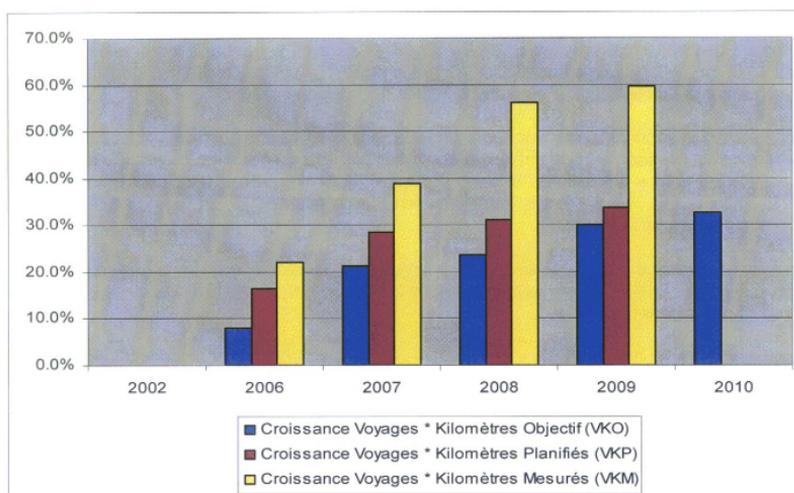
▪ **Fréquentation (VKM) : Objectif atteint**

	2002	2008	2007	2008	2009	2010
<b>Voyages-Kilomètres</b>	Base	Mesuré	Mesuré	Mesuré	Mesuré	Prévisionnel
Objectif de croissance (VKO)	0.0%	8.0%	21.3%	23.8%	30.2%	32.7%
Croissance planifiée (VKP)		16.6%	28.6%	31.2%	33.7%	
Croissance mesurée (VKM)		22.1%	38.8%	56.1%	69.7%	

L'année 2008 a vu la fin de la mise en œuvre du projet des Transports publics genevois de modulation de l'offre, consistant à équiper l'ensemble des véhicules de notre flotte d'un système de comptage des voyageurs et ainsi passer d'un mode de comptage statistique à un mode de comptage exhaustif. Par conséquent, en 2009, pour la première fois, les valeurs figurant dans le tableau ci-dessus proviennent de comptage exhaustif effectué sur la flotte des véhicules tpg.

Ainsi, nous constatons une progression de la fréquentation de +6,4% entre les années 2008 et 2009.

Il est à noter que l'EURO 2008 avait impacté très positivement la fréquentation en 2008 par rapport à 2007. Aucun événement de ce type ne s'étant produit en 2009, le +6,4% est un résultat exceptionnel par rapport à 2008.



La progression des voyages en 2009 démontre également que notre clientèle reste plus longtemps dans nos véhicules pour effectuer des déplacements d'une plus grande longueur, profitant ainsi de l'extension du réseau. Ce constat confirme et renforce celui effectué en 2008.

	VKM 2008	VKM 2009	VKM 2010
Lignes Principales Tramways	120'092'892	124'074'016	
Lignes Principales Trolleybus	83'507'092	82'077'371	
Lignes Principales Autobus	121'617'410	124'583'510	
Lignes Secondaires Autobus	9'090'572	10'804'207	
Lignes Régionales Autobus	50'401'918	52'038'914	
Lignes Scolaires	1'358'805	1'425'446	
<b>Total</b>	<b>386'068'688</b>	<b>395'003'463</b>	

	VKM 2002	VKM 2006	VKM 2007	VKM 2008	VKM 2009	VKM 2010	Variation vs VKM 2002	Variation 2008 vs 2009
Lignes Principales Tramways	50'279'638	79'617'063	96'285'191	120'092'892	124'074'016		145,8%	3,3%
Lignes Principales Trolleybus	57'751'369	52'196'703	73'061'363	83'507'092	82'077'371		42,1%	-1,7%
Lignes Principales Autobus	95'791'024	106'707'201	120'293'435	121'617'410	124'583'510		24,8%	2,4%
Lignes Secondaires Autobus	7'277'618	8'869'582	9'118'793	9'090'572	10'804'207		48,5%	18,9%
Lignes Régionales Autobus	30'280'695	40'753'305	42'802'663	50'401'918	52'038'914		72,0%	3,2%
Lignes Scolaires	1'919'776	1'711'364	1'610'137	1'358'805	1'425'446		-25,7%	4,9%
<b>Total</b>	<b>247'280'017</b>	<b>301'881'215</b>	<b>343'171'281</b>	<b>386'068'688</b>	<b>395'003'463</b>	<b>0</b>	<b>59,7%</b>	<b>2,3%</b>

Cela étant, par rapport à l'année 2008, un léger tassement de la fréquentation sur le réseau trolleybus, -1,7%, est à constater. Ceci est dû aux travaux de développement des infrastructures ferroviaires tramways Cornavin–Onex–Bernex (TCOB). En effet, les lignes trolleybus 2, 6 et 19 sont fortement perturbées dans le secteur de Bel-Air ou sur l'axe de la rue du Stand et de la route de Chancy. Il est probable que cette situation a incité la population utilisatrice des transports collectifs à revoir sa manière de se déplacer au profit de modes de transport individuels.

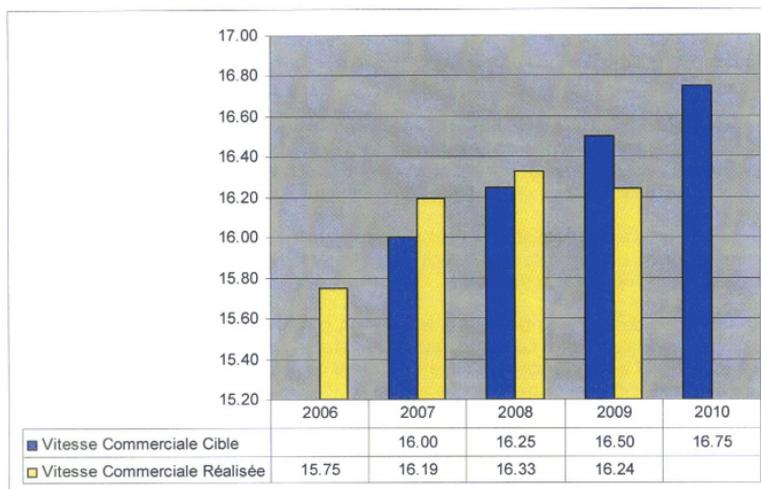
Une forte progression de la fréquentation est constatée sur les lignes secondaires autobus, +18,9%. Ce résultat est certainement à mettre en relation avec l'amélioration de l'offre, qui est essentiellement constatée sur la ligne 42 (issue de la fusion des lignes 42 et 47). A noter que l'augmentation de la fréquentation sur la ligne 42 justifie le renforcement des fréquences fait en date du 12 décembre 2009 pour la période horaire 2010.

Le tableau ci-dessus montre également la poursuite de l'amélioration de la fréquentation sur le réseau tramway. Soit +3,3% par rapport à l'année 2008, confirmant ainsi la tendance déjà observée au cours des années précédentes.

Contrairement à l'année 2008, les lignes scolaires voient leur fréquentation augmenter sensiblement (+4,9%). Cette progression va de pair avec l'accroissement des PKR, mais découle aussi de l'adaptation à la demande et donc régulière de l'offre scolaire.

La poursuite de la stratégie de ventes des abonnements annuels consistant à aller chercher les clients potentiels là où ils vivent (communes) et là où ils travaillent (entreprises) continue à porter ses fruits. Il en est de même pour le segment « touristes », avec l'introduction en 2007 de la « Geneva Transport Card ». En effet, tous les visiteurs logeant dans un des hébergements genevois (hôtels, auberges ou campings) ont la possibilité d'accéder gratuitement au réseau des Transports publics genevois. Cette facilité, financée par les nuitées, continue à inciter le report modal et présente une attractivité indéniable pour la Genève touristique.

▪ Vitesse Commerciale : Objectif partiellement atteint



en km/heure	VCom 2006	VCom 2007	VCom 2008	VCom 2009
Lignes Principales Tramways		15.33	15.37	15.97
Lignes Principales Trolleybus		15.16	15.04	14.89
Lignes Principales Autobus		17.23	17.59	17.24
<b>Total</b>	<b>15.75</b>	<b>16.19</b>	<b>16.33</b>	<b>16.24</b>

La vitesse commerciale moyenne pour l'année 2009 est de 16,24 km/h. Elle n'atteint pas l'objectif fixé qui est de 16,50 km/h mais reste dans les 5% de tolérance admis dans le contrat de prestations. Néanmoins, cette vitesse est en progression de 3,1% au regard de la vitesse moyenne planifiée de 2006 qui s'établissait à 15,75 km/h.

La Vcom tramways est en nette progression par rapport à l'année 2008, soit +0,60 km/h.

Sachant que la vitesse commerciale de l'année N est calculée sur la base de l'horaire N+1, ce bon résultat provient essentiellement de la mise en exploitation de l'infrastructure ferroviaire tramways allant des Avanchets à Gravières sur laquelle circule les lignes 14 et 16 (qui, à elles seules, contribuent donc à l'atteinte de ce résultat).

La Vcom des lignes 14 et 16 passe de 15,07 km/h à 16,94 km/h, respectivement de 15,90 km/h à 17,37 km/h.

En 2009, nous constatons par rapport à l'année précédente un léger fléchissement de la Vcom du réseau trolleybus, -0,15 km/h. Ceci est essentiellement dû aux travaux relatifs à la construction de

l'extension tramways section Cornavin–Onex–Bernex qui impactent négativement la progression des lignes 2 et 19.

En ce qui concerne le réseau autobus, avec la disparition de la ligne 55 et la modification de la ligne 56 qui circulaient sur l'axe de la route de Meyrin, la Vcom des lignes principales autobus baisse pour se situer à 17,24 km/h.

Le nouveau système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV), qui a atteint en 2007 le niveau de fiabilité attendu, apporte la précision de l'annonce de nos véhicules dans les carrefours régulés. Il permet ainsi une prise en compte préférentielle de nos véhicules et améliore la fluidité de déplacement avec, pour corollaire, une amélioration de nos temps de parcours.

Avec ce nouvel outil d'aide à l'exploitation, nous sommes en mesure d'analyser encore plus finement nos temps de parcours. Ainsi, les adaptations sont plus précises et contribuent efficacement à l'atteinte des objectifs de vitesse commerciale.

Enfin, la réalisation des travaux planifiés par la Direction générale de la mobilité (DGM) pour la rénovation des régulateurs des carrefours, ayant également eu un impact sur nos temps de parcours, a contribué à l'amélioration de notre Vcom sans toutefois l'avoir l'impactée au point de nous permettre d'atteindre notre objectif contractuel.

Exemples d'actions menées en faveur de la vitesse commerciale :

Ligne	Catégorie	Direction	Commentaires
1	Régulation	Cornavin	La gestion du trafic TI entrant en ville a été améliorée (retenue Pl-A.-Thomas) ce qui permet à la ligne 1 de mieux progresser et de mieux profiter des voies de bus mises en place jusqu'à l'avenue de France.
11	Marquage	Carouge	Une nouvelle voie de bus a été mise en place sur Dussaud entre le giratoire de H.-Wilsdorf et la rte des Acacias, ceci permet de fiabiliser le temps de parcours appliqué, principalement à l'heure de pointe du soir.
Réseau	Arrêts sur demande		Les arrêts suivants sont passés en "sur demande" Mines, la Dode, Bernex Mairie, Aire, Grand-Champ, A. Gavard, Pré-Monnard et Usine à Gaz. Cette action a pour but d'optimiser la fluidité de la ligne en fonction de la fréquentation des arrêts (comptages voyageurs).
D	Aménagement	ville	D'importants aménagements ont été réalisés sur la Voie Centrale afin de convertir la bande d'arrêt d'urgence en voie bus. Des adaptations de régulations associées permettent de profiter pleinement de ce nouvel aménagement.
15-17	Régulation	deux sens	Dans la continuité du travail d'amélioration entamée en 2008 sur l'axe Acacias, l'année 2009 a vu bon nombre de carrefours retravaillés afin d'améliorer la progression des trams sur cet axe.
13-14-15-17	Régulation	toutes	Une nouvelle régulation offrant une meilleure priorité aux trams a permis un gain substantiel de temps de parcours ainsi qu'une meilleure régularité pour les lignes concernées.

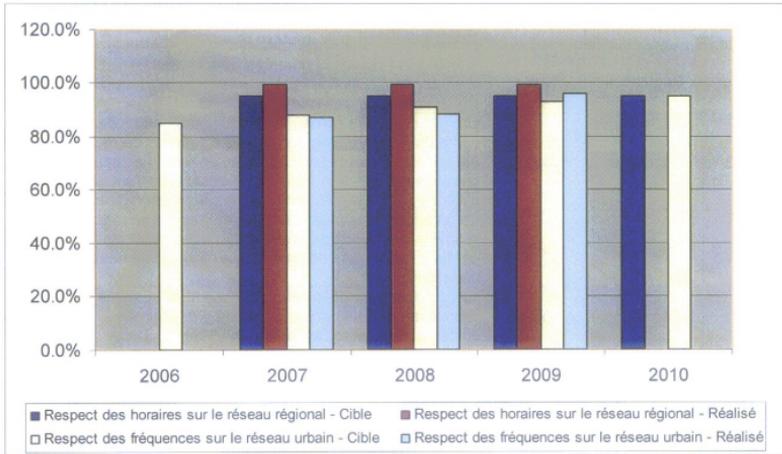
12-16-17	Régulation	deux sens	Suite au réaménagement des arrêts sur la rue de Genève de part et d'autre de la Place Graveson, et après une phase d'observation et d'étude, une nouvelle version de régulation a été mise en place. Cette dernière répond au but recherché qui était d'éviter tout arrêt imprévu (hors station).
1-5-7	Régulation	toutes	A la fin des travaux du parc des Chaumettes, la régulation dans le secteur a été modernisée, des faveurs bus introduites pour limiter les temps d'attente aux carrefours.
6-19-23	Régulation	toutes	Dans la continuité du travail d'amélioration entamée en 2008 sur la route de Vernier, de nouvelles versions de régulation ont été installées permettant des gains de temps en heure de pointe matin direction Vernier. Un dosage du trafic sur Nant d'Avril a permis l'amélioration de la progression direction ville.
6-10-11-19	Régulation	toutes	Le carrefour de la place des Charmilles a vu sa régulation renouvelée, de meilleures faveurs TC ont été programmées afin de diminuer la perte de temps dû au franchissement du carrefour.
22-51	Régulation	toutes	Le carrefour avenue du Bouchet / avenue Trembley a été renouvelé, de grandes priorités ont été programmées, afin de limiter au maximum l'attente pour les bus.
5-F-V-Z	Marquage	PI-des Nations	Un nouveau marquage du stationnement pour les deux-roues sur la rue de Montbrillant a permis un élargissement de la voie de circulation, évitant ainsi les blocages réguliers de nos lignes.
12-17	Régulation	toutes	Une mise à jour de la régulation du carrefour Conseil Général / De-Saussure a permis une meilleure gestion des annonces trams et d'en diminuer le temps de franchissement.

A noter que la comparaison avec d'autres grandes villes suisses est difficile. En effet, la Vcom est intimement liée aux spécificités propres à chaque réseau :

- Structure du réseau.
- Pourcentage de parcours en site propre.
- Distance entre arrêts.
- Priorité générale accordée au TC.

Cependant, même sans avoir le bénéfice de pouvoir analyser des données existantes, les tpg désirent faire progresser leur Vcom pour démontrer l'efficacité (*aller plus vite, c'est utiliser moins de véhicules*) qui leur est désormais reconnue sur tous les autres plans.

## Horaires et intervalles de passage : Objectif atteint



		2006	2007	2008	2009	2010
Respect des horaires sur le réseau régional	Cible	0.0%	95.0%	95.0%	96.0%	96.0%
	Réalisé	-	99.5%	99.4%	99.5%	96.0%
Respect des fréquences sur le réseau urbain	Cible	86.0%	88.0%	91.0%	93.0%	96.0%
	Réalisé	-	87.1%	88.4%	89.5%	-

Intervalles de Passage 2009 - Réseau Urbain	
Lignes Tramways	90,85
Lignes Trolleybus	86,65
Lignes Principales Autobus	90,08
Lignes Secondaires Autobus	89,21
Total	89,5

L'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4,5%, 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.

Sur le réseau urbain, l'objectif fixé est également atteint en considérant les 5% de tolérance. Pour rappel, cet objectif consiste à avoir des véhicules ayant un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire de base.

A noter que l'année 2009 a été caractérisée par un nombre important de chantiers. Cependant, bien que le trafic régional soit moins impacté que celui urbain lors de travaux, il est à souligner que les

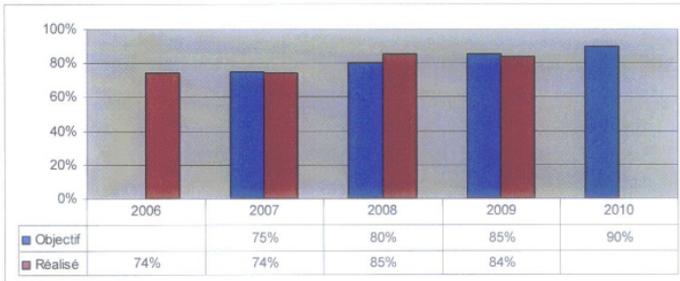
courses, qui font l'objet d'une identification dans le journal interne de la régulation centralisée du trafic suite à un problème d'exploitation, sont exclues de l'évaluation.

### 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 atteint**

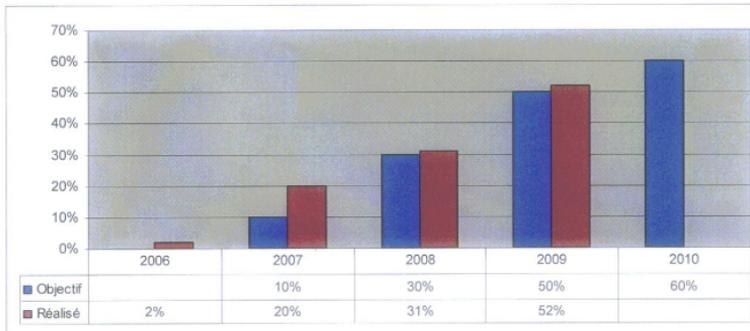
**Objectif :** présenter un parc de véhicules diesel permettant de limiter les émissions de particules.



La légère diminution du taux d'équipements de filtres à particules est liée à la reprise dans le parc d'anciens autobus en prêt chez les sous-traitants. Ce taux reste néanmoins dans la cible. Le prochain renouvellement, prévu pour 2011, des anciens autobus âgés de 22 ans permettra d'avoir une flotte répondant à 100% aux dernières exigences en matière de protection de l'environnement.

#### ▪ **Eco-conduite: Objectif atteint**

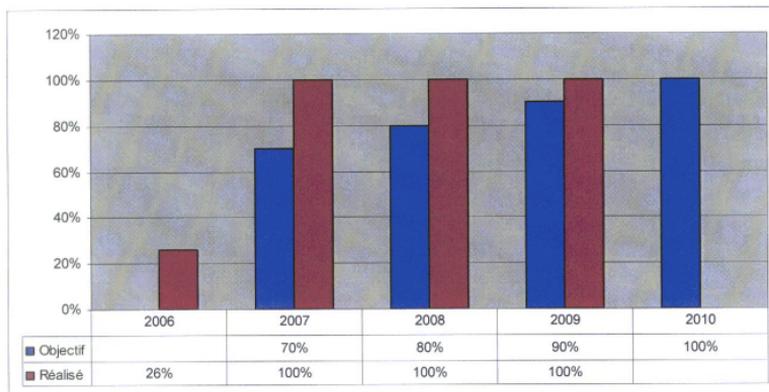
**Objectif :** former une majorité des conducteurs à la conduite écologique afin de diminuer, entre autres, l'émission de CO<sub>2</sub> et la consommation d'électricité.



L'avance volontairement enregistrée sur 2007 a permis en 2008 de concentrer l'effort, comme prévu, sur la formation à la conduite des nouveaux conducteurs. Grâce à cette anticipation, l'objectif 2009 a pu être non seulement maintenu, mais légèrement dépassé.

- **Biocarburant : Objectif atteint**

Objectif : introduire l'utilisation de biocarburant pour l'offre de transport autobus des tpg.



Après une introduction partielle et progressive en 2006, nous avons continué en 2007, 2008 et 2009 d'approvisionner 100% de leur flotte autobus en biocarburant 5%.

Remarque :

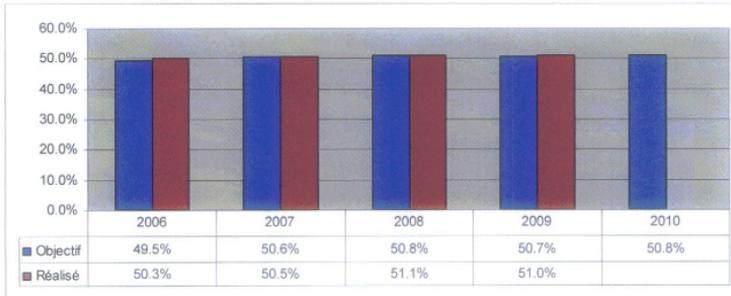
Le biodiesel utilisé provient exclusivement de Suisse. Environ 70% est obtenu par recyclage des huiles de cuisson ; le reste provenant de la transformation du colza.

## c) Maîtrise Financière

▪ **Ratio des contributions cantonales : Objectif atteint**

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-dessous.

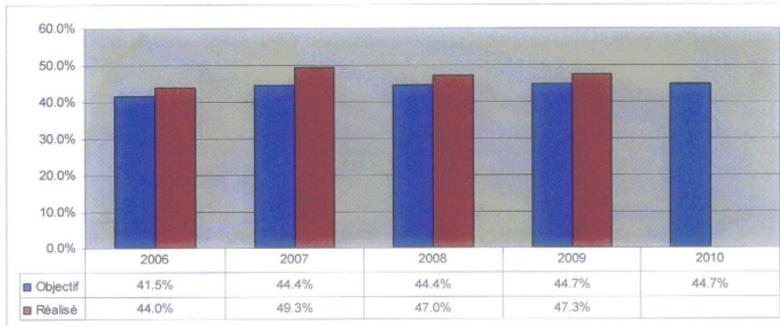


Pour 2009, le ratio est très légèrement supérieur par rapport à la cible qui est calculée sur le PFP 2007-2010, car la progression des produits de transport a été ralentie en 2009 par le peu de progression d'offre et la morosité générale provoquée par la crise financière. Néanmoins, l'objectif est atteint, car le résultat rentre dans la marge de tolérance.

▪ **Taux de couverture globale : Objectif atteint**

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

Objectif : le taux de couverture globale doit atteindre au moins les cibles mentionnées ci-dessous.

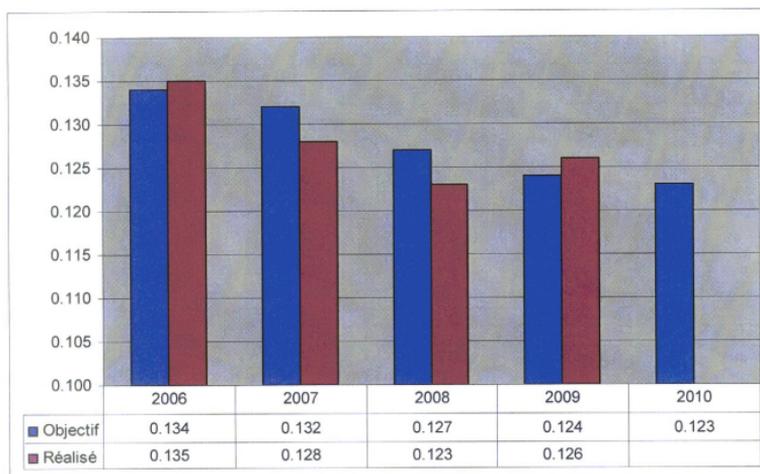


Avec 47,3% par rapport à la cible de 44,7%, l'objectif est largement atteint pour cet indicateur.

▪ **Coût de l'offre : Objectif atteint**

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

Objectif : les coûts en rapport à l'offre doivent évoluer selon l'objectif ci-dessous.



La non-progression de l'offre de transport par rapport à celle de 2008, combinée à la légère progression des charges d'exploitation et financières, expliquent la légère augmentation des coûts. L'objectif est néanmoins atteint.

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 2009

Objectifs	Indicateurs	Pénalités maximales	Atteinte objectif	Pénalités calculées	Commentaires
Offre de transport	Croissance des PKO	600'000.-	Oui	0.-	
Fréquentation	VKM (Voyages * km)	300'000.-	Oui	0.-	
Conditions d'exploitation	Vitesse commerciale	450'000.-	Oui	0.-	Nous constatons que le chantier du TCOB a contribué défavorablement à l'atteinte de cet objectif et que les actions entreprises par la DGM n'ont pas permis de compenser totalement ce handicap.
	Horaires et intervalles de passage	300'000.-	Oui	0.-	
Performance environnementale	Filtres à particules	150'000.-	Oui	0.-	
	Eco-conduite	150'000.-	Oui	0.-	
	Carburant BIO	150'000.-	Oui	0.-	
Maîtrise financière	Ratio de contributions	300'000.-	Oui	0.-	
	Taux de couverture	300'000.-	Oui	0.-	
	Coûts de l'offre	300'000.-	Oui	0.-	
<b>TOTAL en CHF</b>		<b>3'000'000.-</b>		<b>0.-</b>	

L'ensemble des objectifs fixés pour l'année 2009 dans le cadre du contrat de prestations 2007-2010 ayant été atteints ou presque (5% de tolérance), 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

COMPTÉ DE RESULTAT 2009 Régime REDIP							
DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET 31.12.2009	RÉEL 31.12.2009	RÉEL 31.12.2008	ÉCARTS Réal vs budget		ÉCARTS Réal 2009 vs réel 2008	
				CHF	%	CHF	%
<b>PRODUITS EXPLOITATION</b>							
Revenus de transports	124'454	121'431	118'911	-3'024	-2.4%	2'519	2.1%
- Revenus de transports UNIRESO, net	112'012	109'992	108'762	-2'021	-1.8%	1'230	1.1%
- Revenus de transports TPG	6'169	7'354	6'856	1'185	19.2%	498	7.3%
- Revenus de transports autres	6'273	4'085	3'294	-2'188	-34.9%	791	24.0%
Contributions	176'611	177'536	173'897	924	0.5%	3'638	2.1%
- Etat de Genève	162'972	162'171	159'074	-801	-0.5%	3'096	1.9%
- Confédération	8'240	8'626	8'773	386	4.7%	-147	-1.7%
- Communes et Tiers	5'400	6'739	6'050	1'339	24.8%	689	11.4%
Contributions non-matérielles	12'131	12'131	12'362	0	0%	-231	-1.9%
Produits d'exploitation divers	7'365	12'970	10'236	5'605	76.1%	2'735	26.7%
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>320'563</b>	<b>324'068</b>	<b>315'407</b>	<b>3'506</b>	<b>1.1%</b>	<b>8'662</b>	<b>2.7%</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>							
Frais de personnel	194'036	198'147	188'661	4'111	2.1%	9'486	5.0%
Frais de véhicules	31'801	28'922	30'970	-2'879	-8.5%	-2'048	-6.6%
Frais de bâtiments et installations fixes dont droit d'utilisation des infrastructures	17'741	17'713	17'299	-27	-0.2%	414	2.4%
Sous-traitance de transport	21'500	22'941	22'081	1'441	6.7%	860	3.9%
Charges d'exploitation diverses	16'035	16'155	14'925	120	0.7%	1'230	8.2%
Dotations aux amortissements et pertes de valeur	30'400	30'073	29'220	-327	-1.1%	853	2.9%
Correction de valeurs des actifs financiers	1'504	1'083	-34	-421	-28%	1'116	-332.9%
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>312'817</b>	<b>315'033</b>	<b>303'122</b>	<b>2'216</b>	<b>0.7%</b>	<b>11'911</b>	<b>3.9%</b>
% des produits	98%	97%	96%				
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>7'746</b>	<b>9'036</b>	<b>12'285</b>	<b>1'290</b>	<b>16.7%</b>	<b>-3'249</b>	<b>-26.4%</b>
Produits financiers	1'404	2'188	2'345	784	55.8%	-157	-6.7%
Charges financières	11'876	12'357	11'191	482	4.1%	1'166	10.4%
<b>Résultat financier</b>	<b>-10'471</b>	<b>-10'169</b>	<b>-8'846</b>	<b>302</b>	<b>-2.9%</b>	<b>-1'323</b>	<b>15.0%</b>
<b>Quote-part dans le résultat des sociétés associées</b>	<b>0</b>	<b>101</b>	<b>153</b>	<b>101</b>		<b>-52</b>	<b>-33.9%</b>
<b>RÉSULTAT NET (+EXCÉDENT)</b>	<b>-2'726</b>	<b>-1'033</b>	<b>3'591</b>	<b>1'693</b>	<b>-62.1%</b>	<b>-4'624</b>	<b>-128.7%</b>

Après un résultat 2008 excédentaire (3.6 MCHF), le résultat 2009 s'élève à -1,0 MCHF pour un budget initial de -2,7 MCHF, soit un écart favorable par rapport au budget de +1,7 MCHF.

Les principaux écarts par rapport au budget concernent les rubriques suivantes : « **revenus de transports** » avec -3,0 MCHF; « **produits d'exploitation divers** » avec +5,6 MCHF; « **frais de personnel** » avec +4,1 MCHF ; et « **frais de véhicules** » avec -2,7 MCHF.

#### b) Suivi des investissements

Le total des sommes engagées liées aux investissements s'élèvent à 189,5 MCHF pour cette troisième année du contrat de prestations. A savoir que l'enveloppe du contrat de prestations pour le cumul des années 2007 à 2009 portait également sur un total de 189,5 MCHF.

Les commandes groupées des 18 nouveaux tramways, des 133 autobus (avec extension de 10 véhicules supplémentaires) et du camion éboueur représentent l'essentiel des sommes engagées sur la période 2007-2009, soit un montant d'environ 162 MCHF.

L'activation des révisions mi-vie s'élève à 8 MCHF et les équipements embarqués à 2 MCHF.

	PPF 2007-2010	PPF 2007-2009	Engagé au 31.12.2009
<b>I. Immobilisations Corporelles</b>	<b>208'330'000</b>	<b>183'384'221</b>	<b>187'656'912</b>
I.1 Terrains, Bâtiments	13'162'463	5'827'738	5'308'172
I.2 Outils, Machines & Installations Aut	24'257'000	4'095'723	3'653'772
I.3 Véhicules & leurs équipements	167'495'537	166'308'590	172'154'007
I.4 Véhicules de Service	1'120'000	504'439	451'960
I.5 Bureautique & Mobilier	460'000	679'224	626'612
I.6 Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	1'835'000	5'968'508	5'462'390
<b>II. Immobilisations Incorporelles</b>	<b>6'670'000</b>	<b>1'668'263</b>	<b>1'847'704</b>
II.1 Système d'informations et Télécommunications	6'670'000	1'668'263	1'847'704
<b>Total</b>	<b>215'000'000</b>	<b>185'052'484</b>	<b>189'504'616</b>

## IV. Aspects qualitatifs de l'offre

### a) Qualité de service

Un contexte difficile, mais le client toujours au centre ! Un résultat global identique à l'année 2008 et perçu par nos clients de la manière suivante :

- Notre entreprise obtient toujours de très bons résultats sur la qualité d'accueil de nos agents commerciaux, des contrôleurs et des conducteurs. La reprise en main managériale s'est nettement faite sentir sur le critère « amabilité conducteurs », en progression de 6% cette année. La formation « éco-conduite » porte elle aussi ses fruits, car la satisfaction de nos clients sur le style de conduite de nos conducteurs est en progression de 11% (dans un contexte de circulation difficile).
- L'information voyageurs, projet d'entreprise, s'est centrée, cette année, sur les informations chantiers afin de mieux orienter et informer nos clients sur les déplacements d'arrêts, les perturbations et les solutions alternatives proposées. Les clients se sont montrés satisfaits du système mis en place.
- Les avantages offerts sont aussi en progression de 21% cette année, validant notre stratégie de partenariat (GSHC, Caves Ouvertes, Voix de Fêtes, OSR...) qui nous permet de fidéliser et remercier nos clients.
- La deuxième édition du « Renard Sur La Lune » a été à nouveau accueillie avec ferveur par nos clients. Les automobilistes ont également, pour la première fois, été sensibilisés à l'utilité des transports publics grâce au guide qui les incite, au travers de son look et son contenu attractif, à « vivre Genève » et à « bouger en transports publics ». Le chiffre d'affaires sur le segment « occasionnels » (billets) s'en est ressenti. Le « Renard », quant à lui, est en rupture de stock, les 80'000 exemplaires ayant trouvé preneur.

A noter que les travaux et divers chantiers ouverts dans le canton ont également impacté notre service et, ainsi, la satisfaction des clients (perturbations, retards et ponctualité). Malgré cela le résultat 2009 est plus qu'encourageant.

### b) Qualité environnementale

Plusieurs actions environnementales ont été réalisées et sont actuellement poursuivies :

- Etude de faisabilité sur l'installation d'une centrale de production d'énergie photovoltaïque sur nos toitures.
- Installation d'un optimiseur de réseau électrique du bâtiment.
- Poursuite du plan ozone en mettant un maximum de véhicules équipés de filtres à particules à disposition durant la période estivale.
- Utilisation d'un biocarburant à teneur de 5% pour l'ensemble des véhicules.
- Formation des conducteurs à la pratique de l'éco-conduite.
- Adoption de la directive SME « Garages et ateliers mécaniques » validée par le Conseil d'Etat.

c) **Sécurité et Santé**

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 :

- Introduction d'audits flash sur la sécurité dans le programme d'audits internes.
- Déploiement de mesures visant à améliorer la sécurité et à limiter les risques d'accidents du travail :
  - o Les travaux en hauteur
  - o Les chariots élévateurs
  - o Les protections sur machines d'ateliers
  - o Les moyens de levage de charges (élingues)
- Elaboration d'une cartographie des actions de prévention, d'actions immédiates et de suivi des agressions et violences.
- Formation des responsables à la procédure d'accueil immédiat d'un collaborateur après un événement critique.

## V. Recommandations pour l'étape 2010-2011

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 de service rendu à la clientèle, afin que le confort ressenti par celle-ci soit homogène tout au long de l'année.

L'effort entrepris ces dernières années dans le domaine de l'information aux voyageurs doit se poursuivre et s'intensifier, principalement dans le domaine de l'information en temps réel via les afficheurs, les haut-parleurs et notre site Internet, entre autres.

Cela étant, la planification stratégique de l'Etat de Genève prévoit la mise en service, le 12 décembre prochain, des infrastructures ferroviaires tramways qui permettront de rejoindre le CERN depuis l'arrêt « Jardin Alpin » via la « Direttissima ». La notification de la décision d'approbation des plans relatifs étant cependant intervenue tardivement (8 janvier dernier), nous ne pourrons pas respecter l'échéance de mise en service de cette nouvelle infrastructure et, par conséquent, de mettre en circulation, comme planifié, une troisième ligne tramway n° 18 sur l'axe du TCMC entre Cornavin et le CERN.

Dans ce contexte, nous recommandons néanmoins de mettre en service partiellement la ligne tramways n° 18, soit entre l'arrêt « Coutance » (situé dans la rue de Cornavin) et l'arrêt « Avanchet ». Ainsi, l'offre de transport sera améliorée sur le tronçon concerné où nous constatons depuis le prolongement des lignes n° 14 et 16 au terminus de la Gravière des taux de charges importants dans nos véhicules.

Le nouveau réseau autobus de rabattement sur le nouvel axe tramways, couvrant le territoire des communes de Meyrin, Vernier et Satigny, permet de rabattre les habitants de ces communes et d'améliorer les liaisons intercommunales via les différents pôles d'emploi. Il verra sa configuration optimisée en fonction des constats effectués sur le terrain et les remontées d'informations des trois administrations communales concernées.

Un effort sera également porté sur l'amélioration des fréquences des lignes de ceinture et des lignes régionales.

D'une manière générale, les Transports publics genevois vont poursuivre l'action d'amélioration de la qualité des correspondances avec l'offre de transport des Chemins de fers fédéraux.

L'ensemble de ces mesures sera mis en application le 12 décembre prochain, date officielle de l'étape de changement d'horaire pour l'année 2010-2011.