

Date de dépôt : 12 juin 2012

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2012 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)

Rapport de M. Roberto Brogini

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports s'est réunie sous la docte présidence de M. François Gillet. Les notes de séance ont été prises avec excellence par M. Aurélien Riondel. La séance de la commission des transports s'est déroulée le 22 mai 2012.

La commission reçoit MM. Benjamin Vincent, directeur finances & gestion, Thierry Vagenknecht, directeur général ad interim (remplace M. Bonzon), et M. Eric Forestier, directeur vente, marketing et promotion – TPG. Assiste à la séance MM. Favre, directeur adjoint au DIM, Fabrice Etienne, directeur ad interim de la direction des transports collectifs, et M^{me} Sylvie Penel, économiste à la direction des transports collectifs, DGM.

M. Vincent présente le budget 2012 des TPG, établi en juillet/août 2011 et validé par la direction des TPG en septembre 2011. Il rappelle que le contrat de prestation de 2011-2014 a été quant à lui élaboré en 2009. M. Vincent indique qu'entre-temps des éléments inattendus sont intervenus, que le budget 2012 prend en compte. Il s'agit de : l'indexation des salaires 2011, la hausse des allocations familiales, des coûts de maintenance accrus, le prix du carburant plus important que prévu et des dépenses supplémentaires dépendant de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST). M. Vincent signale que chacun des deux derniers éléments représente des dépenses supplémentaires à hauteur de 700 000 F dans le budget 2012 par rapport au plan financier pluriannuel (PFP).

M. Vincent annonce que le budget 2012 prévoit un déficit d'environ 4 millions, alors que le PFP prévoyait un déficit d'environ 1 million. Il présente consécutivement la répartition des charges et des produits en pourcents. Au niveau des produits, il annonce le maintien du pourcentage du ratio entre les produits de transport et la contribution de l'Etat. En outre, il signale que les produits divers sont supérieurs en raison de nouvelles lignes du groupement local de liaison transfrontalière, GLCT, (les lignes O, T, E et G). Au niveau des charges, il indique que la catégorie biens et services subit la hausse, déjà évoquée, du prix des carburants et des frais de maintenance.

M. Vincent décrit plus en détail les produits de transport. Il signale que les projections des ventes des titres de transport ont légèrement été revues à la hausse. Il indique que les nouvelles lignes GLCT ont également un impact au niveau des revenus des Transports TPG. Il est annoncé que les résultats des premiers mois de l'année semblent indiquer que les produits de transport seront un peu moins importants que ne le prévoyait le budget 2012. Au niveau des charges, M. Vincent attire l'attention des commissaires sur l'augmentation des frais de personnel et sur l'augmentation des frais de véhicules (hausse du prix du carburant et des frais de maintenance). Il indique que la sous-traitance est également en hausse, notamment en raison d'un coût kilométrique plus important que ne le prévoyait le PFP. Enfin il existe un décalage temporel au niveau des investissements, ce qui impliquera une réduction des investissements pour 2012.

M. Vincent présente deux tableaux récapitulatifs de l'évolution entre 2008 et 2012 : l'évolution des frais de personnel et l'évolution des produits et des charges. Il analyse ensuite un tableau représentant les indicateurs financiers du contrat de prestation. Le ratio de la contribution cantonale a été revu à la baisse lors de l'élaboration du budget par rapport au contrat de prestation. Le ratio coût/offre prévu par le budget 2012 est supérieur à l'objectif du contrat de prestation, tout en restant en deçà de la tolérance de 5 %. Enfin, le budget prévoit un résultat similaire à l'objectif concernant le taux de couverture globale (46,5 %). M. Vincent présente brièvement l'évolution des places et voyages par km, de même que les investissements. Pour conclure, il rappelle que le budget présenté est consolidé, c'est-à-dire qu'il inclut les résultats de TPG France et de TPG Publicité.

Un commissaire (S) remarque que les chiffres 2011, présentés la semaine précédente, sont statutaires alors que les données présentées aujourd'hui sont consolidées. Il déplore ce fait qui interdit toute comparaison entre les deux documents.

Il est donné raison à cette remarque. M. Vincent indique que ces variations s'expliquent par le fait que le contrat de prestations 2007-2010

était basé sur des comptes statutaires, alors que le nouveau contrat de prestations se base sur des comptes consolidés. Il précise que, pour l'année 2010, les deux calculs ont été faits. M. Vagenknecht ajoute que l'objectif du document présenté aujourd'hui est de permettre une comparaison entre 2011 et 2012, où seuls les comptes consolidés sont traités.

Un commissaire (MCG) demande pourquoi les répercussions de la LOST, + 700 000 F, sont traitées comme un élément nouveau alors que la loi est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011. M. Vagenknecht répond que le contrat de prestations a été élaboré en 2009. A ce moment, les TPG, en accord avec le département, ont décidé de ne pas anticiper l'entrée en vigueur de la LOST. Il est demandé combien d'agents sont prévus pour ce dispositif. Il est répondu que l'action se déploiera le soir, dès 19h. Il s'agira de deux patrouilles mobiles motorisées de deux agents chacune.

Le Président demande des clarifications concernant la dissolution de provision. Les TPG répondent que la provision évoquée par le Président a été constituée par les bonis accumulés au cours des exercices du précédent contrat de prestation (2007-2010). Lors de la construction du nouveau contrat de prestation, cette provision avait été estimée à environ 4 millions. M. Vincent annonce que la somme à dissoudre en 2012 est plus importante qu'on ne le pensait, car l'exercice 2011 a été meilleur que prévu. Il rappelle que les TPG ont la charge de présenter un résultat équilibré pour les quatre années du contrat de prestation.

Le Président demande quelles sont les pistes envisagées par les TPG pour renverser la tendance des deux premières années de déficit lors des deux dernières années du contrat de prestations. M. Vincent rappelle que la première année (2011) avait été estimée avec un déficit mais s'était soldée par un bénéfice (notamment en raison de la dissolution de la provision « Orange »).

Sous la proposition du président, une longue discussion s'engage sur ce que représentent les contrôles en termes de dépenses et de recettes. En particulier, il souhaiterait savoir ce que coûtent les interventions de la police ferroviaire, qui vient en renfort des contrôleurs TPG lors de contrôles exhaustifs. Le Président estime que les méthodes déployées péjorent l'image des TPG. Il se demande si les moyens déployés pour ces opérations ne seraient pas mieux utilisés pour lutter contre l'insécurité à d'autres endroits. Finalement, le Président demande si ce genre d'opération se justifie réellement. M. Vagenknecht indique que les opérations évoquées sont appelées « contrôle exhaustif » et que la mise en place de ce dispositif a été décidée il y a environ un an. Il annonce que ce genre de contrôle permet à la fois de vérifier le taux de fraude réel (estimé à 5 %) et de travailler sur des

tronçons où la fraude est plus importante, par exemple les bouts de ligne. Il est précisé que ces contrôles se déroulent bien, qu'ils sont annoncés par haut-parleur et qu'ils sont effectués en partenariat avec la police. Il signale qu'il s'agit d'un moyen complémentaire, pratiqué une à deux fois par mois (à l'exception des mois qui ont suivi le changement de réseau), qui incite les usagers à se munir systématiquement d'un titre de transport. Il rappelle que certains clients réguliers se plaignent du manque de contrôle. Il ajoute que la question des répercussions des contrôles exhaustifs sur l'image de l'entreprise a été examinée. Il précise qu'il s'agit d'un accompagnement policier.

Le Président demande si la police qui travaille avec les TPG est la police ferroviaire, ce qui est confirmé, et il est ajouté qu'un contrôle efficace est un contrôle qui ne rapporte pas, mais qui fait monter les ventes des titres de transports. M. Forestier annonce que les recettes du contrôle se sont montées à 6,5 millions en 2011. Au sujet de la sécurité, il indique que les usagers ne ressentent pas de sentiment d'insécurité à l'intérieur des véhicules TPG, au contraire des arrêts, où une action pourrait être menée à travers la propreté et l'éclairage. M. Forestier remarque que la perception d'un contrôle exhaustif est très variable. Il rappelle que certaines personnes peuvent être satisfaites d'être contrôlées. Il annonce que les contrôles ne constituent pas un thème important de la satisfaction client.

Une commissaire (S) annonce que la question des contrôles TPG revient fréquemment dans le courrier des lecteurs des journaux, notamment la manière de se comporter des contrôleurs. Elle demande si les TPG portent une attention à la façon dont sont pratiqués les contrôles et souhaite ensuite savoir quelles sont les sociétés qui certifient les TPG. M. Forestier répond qu'il est certain qu'un petit nombre de contrôleurs et de conducteurs se comportent mal, ce à quoi s'intéressent particulièrement les TPG. Il annonce que toute réclamation clients est traitée avec attention, entraînant une procédure de clarification de l'évènement, pouvant aboutir à une sanction interne. Il n'est pas facile d'exercer le métier de contrôleur, métier comprenant une dimension commerciale et relationnelle.

M. Vagenknecht annonce que le lendemain de la séance aura lieu un audit de certification, pratiqué par le SQSE (service qualité sécurité et environnement), qui vérifie les normes de l'ISO 9001. Il ajoute que les ISO 14000 et 18000 sont plutôt internes à l'entreprise. M. Vagenknecht précise que les réclamations clients sont incluses dans la certification 9001.

Un commissaire (UDC) juge, en tant qu'utilisateur régulier, que les contrôles exhaustifs sont bien faits et qu'ils entraînent de la satisfaction chez les clients. Il estime qu'il existe un problème d'insécurité à l'intérieur des

véhicules, notamment en fin de soirée. Il émet le souhait de développer le déploiement de forces musclées la nuit. Il demande quand sont pratiqués les contrôles et les contrôles exhaustifs.

M. Forestier répond qu'il n'est pas en mesure de répondre précisément à la question des horaires des contrôles. Il indique néanmoins que les contrôles sont organisés de façon à se produire à toutes heures et à tous endroits. Il précise que plus il est tard, plus une situation de contrôle est susceptible de dégénérer, et donc plus elle doit être menée avec tact sur le plan relationnel. M. Vagenknecht ajoute que tous les véhicules sont équipés de vidéosurveillance et que le contact avec les conducteurs est permanent. Il émet l'hypothèse que les clients avertissent plus souvent les chauffeurs, afin que la bande vidéo soit « marquée » (ce qui implique une meilleure résolution de l'image) et/ou transmise à la police.

Un commissaire (S) affirme qu'il ne faut pas confondre les questions de sécurité et de contrôle, comme cela a été fait précédemment dans la discussion. Il se réjouit que les TPG reçoivent peu de réclamations au sujet des contrôles, mais annonce qu'en sa qualité de député il a souvent entendu ce genre de plaintes de la part de client TPG. Ce commissaire estime en outre désagréable que les contrôles soient pratiqués de façon dissimulée, par exemple entre deux arrêts ou par des contrôleurs qui se cachent au coin d'une rue. M. Vagenknecht répond de mémoire que les contrôles effectués entre deux arrêts ne sont plus d'actualité et qu'ils étaient pratiqués uniquement pour les transports scolaires (où le taux de fraude était très important). Il rappelle que les contrôleurs commencent toujours un contrôle en saluant les passagers et en annonçant leurs intentions. L'attitude des contrôleurs peut toujours être améliorée. Il déclare que les TPG ont la volonté d'améliorer cet aspect. Il rappelle finalement que les TPG ne gagneraient rien en pratiquant des contrôles musclés qui nuiraient à leur image.

Pour un commissaire (Ve), le meilleur contrôle est celui qui n'existe pas. Il demande aux TPG s'ils ont envisagé la possibilité que leurs contrôleurs travaillent en civil. Les TPG y ont pensé, mais ont estimé que cela poserait un problème de légitimation des contrôleurs. Il annonce que les TPG pratiquent, en matière de contrôle, une politique de la visibilité. En ce sens, ils ont la volonté que leurs contrôleurs soient vus dans les rues et dans les véhicules.

Le même commissaire demande si les TPG sont favorables à ce que les arrêts soient uniformisés entre les différentes communes, ce que confirme la délégation des TPG.

Un commissaire (MCG) demande s'il est toujours possible de nettoyer les trams au lieu de payer son amende. Si oui, il demande si cette possibilité

entraîne une baisse des frais de nettoyage. M. Forestier répond que cette possibilité existe toujours. Il indique qu'il s'agit d'actions éducatives et qu'elles sont mises en place en cas de déprédation plutôt qu'en cas de fraude. Il rappelle que cette démarche implique un encadrement important (2 à 3 personnes) et des coûts importants. Il signale que, pour l'ensemble de ces raisons, les travaux d'intérêts publics sont pratiqués de façon très parcimonieuse. Ces actions n'ont pas d'effet sur le volume et les frais de nettoyage. MM. Forestier et Vagenknecht répondent que ces mesures sont mises en place au cas par cas et uniquement en cas de récidives.

Un commissaire (MCG) demande si la police ferroviaire qui accompagne les contrôles exhaustifs est armée et si elle entre dans les véhicules. M. Forestier répond que la police peut être armée et qu'elle ne rentre pas dans les véhicules, car les contrôles sont pratiqués à la sortie.

Une commissaire (Ve) demande comment les TPG anticipent les réclamations des clients, conformément aux recommandations de l'ISO 9001. Elle demande ensuite si les réclamations client prennent en compte les conditions de travail du personnel (fatigue, stress, etc.). Enfin, elle remarque qu'une forte présence de personnel en uniforme augmente le sentiment de danger potentiel, ce qui est contre-productif. M. Vagenknecht répond qu'il existe un suivi hebdomadaire des réclamations clients. Il rappelle que pour 100 000 voyages journaliers, il y a 60 réclamations hebdomadaires. M. Forestier complète en affirmant que le service des réclamations des TPG est le plus efficace de toutes la Suisse. Il indique que les TPG connaissent bien leurs clients, grâce aux réclamations et aux sondages. Il signale que le défi des TPG est leur capacité à répondre aux besoins des clients. Au sujet des réclamations concernant les attitudes du personnel, chaque conducteur est supervisé par un responsable de groupe, qui est chargé d'évaluer la situation après mise au jour des zones d'ombre du cas qui a engendré une réclamation. Il rappelle qu'une réponse est apportée au client pour chaque réclamation formulée.

Une autre commissaire (Ve) demande si la raison de la baisse du pourcentage des coûts de personnel sur l'ensemble des charges d'exploitation est à chercher au niveau d'une baisse des conditions de travail. Elle demande également si les bons résultats obtenus au sujet des indicateurs de qualité, par exemple la vitesse commerciale, feront l'objet d'une campagne de communication. Elle rappelle qu'une partie de la clientèle ne ressent pas la situation de la même manière que ne le laisse penser les – bons – résultats des indicateurs. M. Vincent répond que l'effet évoqué dans la première question s'explique par la dissolution de la provision « Orange ». A la deuxième question, il est répondu que les indicateurs sont le reflet de l'ambition du

contrat de prestations. Il précise que la cible de l'indicateur de la vitesse est calculée de façon à être atteignable et que cette vitesse devrait toujours être améliorée.

M. Etienne ajoute que l'Etat souhaite que les indicateurs soient quantifiables, ce qui exclut par définition la prise en compte de la satisfaction client. Il précise que cette volonté a été plusieurs fois rappelé par l'ICF. M. Etienne annonce que le rôle de l'Etat est de resserrer petit à petit les cibles, afin de lancer des défis aux TPG, dans le but que les prestations s'améliorent.

Un commissaire (MCG) demande s'il est envisageable qu'un indicateur du prochain contrat de prestation puisse intégrer la satisfaction des collaborateurs. Il demande aux TPG s'ils pourraient transmettre à la commission les statistiques 2011 concernant la satisfaction des collaborateurs et le taux de carence. M. Vagenknecht répond que les TPG mènent des enquêtes de satisfaction auprès de leur personnel tous les deux ans. Il annonce que ces enquêtes ont mis au jour un besoin de rapprocher le management. Il précise que les conducteurs ne peuvent pas, pour des raisons de sécurité, travailler sans être en pleine forme, condition sur laquelle les TPG ne transigent pas.

Discussion

Le Président demande aux commissaires s'il souhaite s'exprimer avant le vote du RD.

Un commissaire (S) annonce qu'il s'abstiendra lors du vote en raison des éléments qu'il a pointés précédemment – impossibilité de comparer les chiffres du document sur les comptes 2011 et ceux du document sur le budget 2012.

M. Etienne rappelle que le document présenté aux commissaires est cohérent et que la comparaison entre le plan financier du contrat de prestation et le budget 2012 est possible.

Les commissaires acceptent de prendre acte du RD 908, par :

Pour : 8 (1 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC)

Contre : –

Abst. : 5 (1 S, 3 L, 1 MCG)

BUDGET 2012

Commission des transport du 22/05/2012

BUDGET 2012

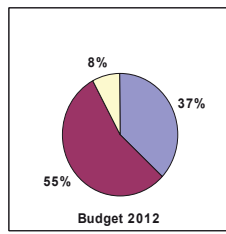
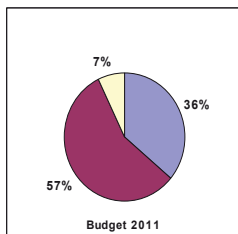
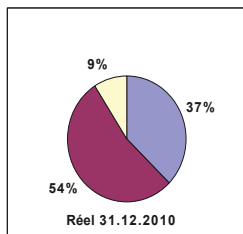
- Dans ce Budget 2012 est inclus en dehors du périmètre du CP 2011-2014 :
 - Indexation des salaires 2011
 - Hausse des allocations familiales
 - Coûts de maintenance liés au LCC (contrat de maintenance EVOBUS) + nouveau contrat 2011.
 - Prix du carburant 1.60 CHF/L Vs PFP 1.50 CHF/L
 - Budget pour la LOST (700 KCHF)

COMPTE DE RESULTATS -BUDGET 2012

En kchf	Réel	Réel	Réel	Budget 2011	PFP 2012	Budget 2012	Variations		
	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010				Budget 2012 vs Réel 2010	Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PFP 2012
Revenus des transports	118'911	121'431	127'899	128'280	142'492	144'930	13.3%	13.0%	1.7%
Contribution de l'Etat de Genève <i>dont contributions non monétaires</i>	171'437	174'302	183'544	200'726	212'904	217'858	18.7%	8.5%	2.3%
	12'362	12'131	16'885	12'953	12'953	17'907	6.1%	38.2%	38.2%
Contribution de la Confédération	8'773	8'626	9'472	8'700	8'700	8'900	-6.0%	2.3%	2.3%
Contribution des communes et des ti	6'050	6'739	7'505	4'132	4'132	6'519	-13.1%	57.8%	57.8%
Produits d'exploitation divers	22'821	12'970	14'677	12'352	12'673	14'521	-1.1%	17.6%	14.6%
Total Produits d'Exploitation	327'992	324'068	343'098	354'190	380'901	392'728	14.5%	10.9%	3.1%
Frais de personnel	188'661	198'147	203'320	208'252	218'834	223'268	9.8%	7.2%	2.0%
Frais de véhicules	30'970	28'922	30'251	26'361	27'692	29'420	-2.7%	11.6%	6.2%
Frais de bâtiments et installations fixe	17'299	17'713	22'195	18'088	19'768	23'409	5.5%	29.4%	18.4%
<i>dont coûts tacites sur infrastructures</i>	11'455	11'224	16'885	12'953	12'953	17'907	6.1%	38.2%	38.2%
Sous-traitance de transport	22'081	22'941	32'183	32'035	35'918	37'600	16.8%	17.4%	4.7%
Charges d'exploitation diverses	27'510	16'155	18'494	17'395	18'374	21'887	18.3%	25.8%	19.1%
Dotations aux amortissements	29'220	30'073	32'357	38'100	41'951	41'488	28.2%	8.9%	-1.1%
Pertes sur constats et débiteurs	-34	1'083	1'313	1'392	1'457	2'894	120.3%	107.8%	98.6%
Total Charges d'Exploitation	315'707	315'033	340'114	341'624	363'994	379'966	11.7%	11.2%	4.4%
Résultat Exploitation	12'285	9'036	2'984	12'566	16'907	12'762	327.7%	1.6%	-24.5%
Produits financiers	2'345	2'188	2'128	500	500	1'123	-47.2%	124.5%	124.5%
Charges financières	11'191	12'357	14'775	15'981	18'492	18'205	23.2%	13.9%	-1.6%
Résultat financier	-8'846	-10'169	-12'647	-15'481	-17'992	-17'082	35.1%	10.3%	-5.1%
Quote part dans le résultat des sociétés associées	153	101	0	0	0	0			
Résultat de l'Exercice	3'591	-1'033	-9'663	-2'915	-1'085	-4'320	-55.3%	48.2%	298.2%

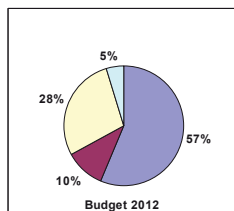
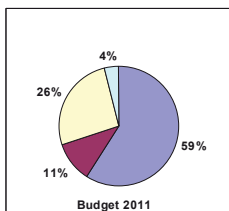
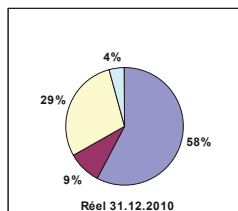
Les années 2008 à 2009 sont non-consolidées (ou statutaires). Les années 2010 à 2012 sont consolidées

REPARTITION DES PRODUITS EN %



■ Revenus des transports
■ Contribution de l'Etat de Genève
■ Divers

REPARTITION DES CHARGES EN %



■ Frais de personnel
■ Dotations aux amortissements
■ Biens et services
■ Charges financières

DETAIL DES PRODUITS



PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2008 - 2012

En kCHF	Réel	Réel	Réel	Budget	PFP 2012	Budget	Variations		
	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	2011		2012	Budget 2012 vs Reel 2010	Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PFP 2012
Billets	41'581	41'142	44'174	43'873	49'313	49'537	12.1%	12.9%	0.5%
dont cartes journalières	8'863	8'859	9'281	8'757	9'944	9'989	7.6%	14.1%	0.5%
Abonnements annuels	29'841	32'812	34'574	35'279	39'551	39'731	14.9%	12.6%	0.5%
Abonnements mensuels	32'416	31'243	31'844	31'040	33'365	33'517	5.3%	8.0%	0.5%
Abonnements hebdomadaires	460	141	162	131	258	259	60.0%	97.9%	0.5%
Autres titres de transport	11'160	10'891	10'352	10'353	11'626	11'679	12.8%	12.8%	0.5%
Rabais et Bonus	-6'638	-6'237	-7'359	-6'357	-6'194	-6'222	-15.4%	-2.1%	0.5%
Total revenus de Transports Unirc	108'820	109'992	113'747	114'319	127'919	128'500	13.0%	12.4%	0.5%
Revenus de Transports TPG	6'797	7'354	8'698	7'461	7'773	9'000	3.5%	20.6%	15.8%
Total Revenus de Transports	115'618	117'346	122'445	121'780	135'692	137'500	12.3%	12.9%	1.3%
Produits CTT & Autres	3'294	4'085	5'454	6'500	6'800	7'430	36.2%	14.3%	9.3%
Total Revenus de Transports	118'912	121'431	127'899	128'280	142'492	144'930	13.3%	13.0%	1.7%

Revenus Comptabilisés - HT



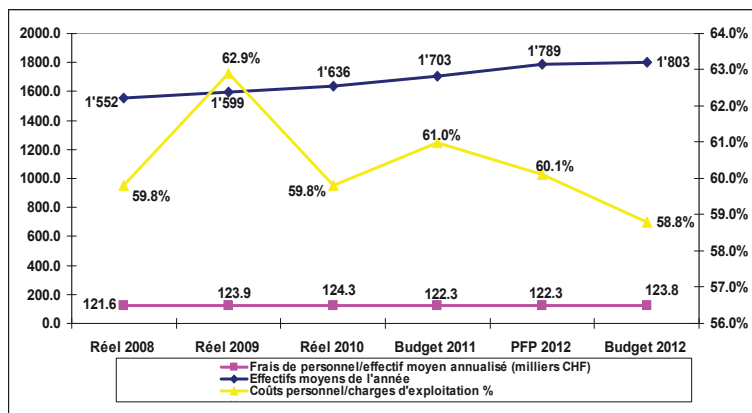
DETAIL DES CHARGES

RECAPITULATIF DES BIENS ET SERVICES

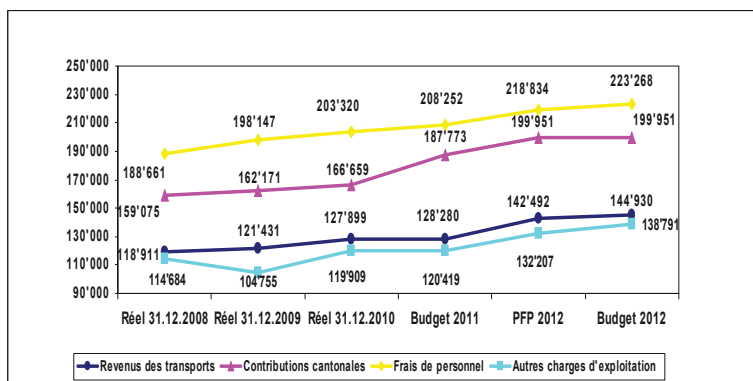
En kchf	Réel	Réel	Réel	Budget	Budget	Variations			
	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	2011	2012	Budget 2012 vs Réel 2010	Budget 2012 vs Budget 2011	Budget 2012 vs PFP 2012	
Frais de Personnel	188'661	198'147	203'320	208'252	218'834	223'268	9.8%	7.2%	2.0%
Frais de Véhicules	30'970	28'922	30'251	26'361	27'692	29'420	-2.7%	11.6%	6.2%
Frais de Bâtiments & Installations Fix (dont coûts tacites sur infrastructures)	17'299 11'455	17'713 11'224	22'195 16'885	18'088 12'953	19'768 12'953	23'409 17'907	5.5%	29.4%	18.4%
Sous-Traitance de Transport	22'081	22'941	32'183	32'035	35'918	37'600	16.8%	17.4%	4.7%
dont Sous-traitance de transport	22'081	22'941	22'288	21'793	25'676	27'100	21.6%	24.4%	5.5%
Sous-traitance GLCT	0	0	9'895	10'242	10'242	10'500	6.1%	2.5%	2.5%
Charges d'Exploitation Diverses	27'510	16'155	18'494	17'395	18'374	21'887	18.3%	25.8%	19.1%
dont Assurances & Franchises	1'664	1'785	1'936	2'065	2'120	2'333	20.5%	13.0%	10.0%
Etudes & Mandats	1'723	1'724	1'517	1'600	1'800	1'600	5.4%	0.0%	-11.1%
Commissions et Frais de Ventes	1'329	1'364	3'939	4'150	4'309	4'046	2.7%	-2.5%	-6.1%
Communication & Marketing	2'452	2'800	2'937	3'413	3'520	3'572	21.6%	4.7%	1.5%
Entretien, maintenance, locations	2'220	2'470	2'491	2'405	2'605	3'844	54.3%	59.9%	47.6%
Frais Administratifs	2'135	2'624	2'330	2'495	2'655	3'238	39.0%	29.8%	22.0%
Autres Charges	15'987	3'388	3'344	1'267	1'365	3'252	-2.7%	156.7%	138.3%
Dotations aux amortissements	29'220	30'073	32'357	38'100	41'951	41'488	28.2%	8.9%	-1.1%
Pertes sur constats et débiteurs	-34	1'083	1'313	1'392	1'457	2'894	120.4%	107.8%	98.6%
Total charges d'exploitation	315'707	315'034	340'114	341'624	363'994	379'966	11.7%	11.2%	4.4%

Les années 2008 à 2009 sont non-consolidées (ou statutaires). Les années 2010 à 2012 sont consolidées

EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2008 - 2012

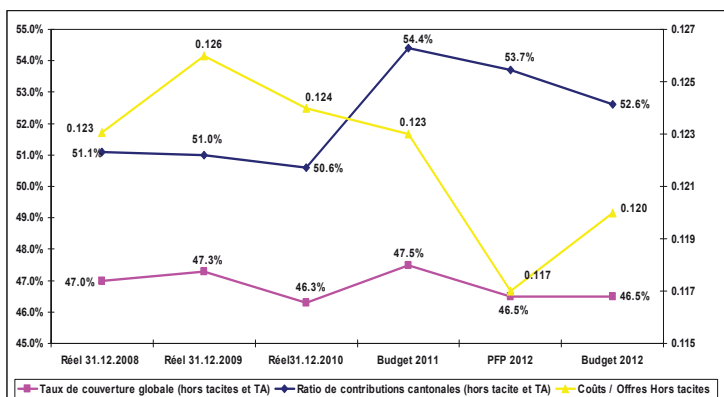


EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2008 - 2012



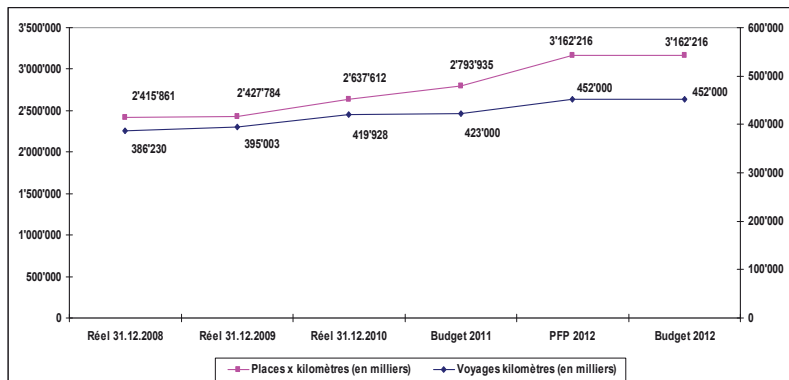
Hors subventions/coûts tacites

INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



Hors subventions/coûts tacites

EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2008 -2012



SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF

Catégorie IPSAS	PPF 2011-2012	Budget 2011-2012	Ecart PPF	PPF 2011-2014	Budget 2011-2014
Bâtiments	18'062'800	21'225'511	3'162'711	25'367'800	30'400'511
Installations Fixes	13'360'000	11'985'404	-1'374'596	15'860'000	14'485'404
Terrains, Bâtiments & Installations Fixe	31'422'800	33'210'915	1'788'115	41'227'800	44'885'915
Bureautique & Mobilier	700'000	0	-700'000	1'000'000	0
Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	4'648'050	5'423'220	775'170	6'926'125	8'086'295
Outils, Machines & Installations Aut	1'400'000	1'927'316	527'316	2'800'000	3'327'316
Equipements, Machines & Autres Immobilis	6'748'050	7'350'536	602'486	10'726'125	11'413'611
Autobus	50'860'000	41'370'000	-9'490'000	50'860'000	41'370'000
Tramways	138'268'000	127'257'906	-11'010'094	217'536'000	206'525'906
Trolleybus	36'250'000	36'250'000	0	50'000'000	50'000'000
Equipements Embarqués	3'600'004	4'351'405	751'401	5'200'006	6'851'405
Véhicules de Service	300'000	500'000	200'000	1'100'000	1'300'000
Véhicules & leurs équipements	229'278'004	209'729'312	-19'548'692	324'696'006	308'047'312
Systèmes d'Informations & Télécommunicat	11'405'890	13'269'295	1'863'405	16'093'030	18'863'242
Immobilisations Incorporelles	11'405'890	13'269'295	1'863'405	16'093'030	18'863'242
Investissements PPF par Catégories	278'854'744	263'560'958	-15'294'686	392'742'961	383'210'080

Détail de la consolidation Budget 2012

En KCHF	Budget brut 2012 des entités(*)		Impact des inter-compagnies		Budget 2012
	TPG (Suisse)	TPG Publicité SA	Débit	Crédit	TPG Consolidé
REVENUS DE TRANSPORTS	144'930	0	0	0	144'930
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	217'858	0	0	0	217'858
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	8'900	0	0	0	8'900
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET TIERS	6'519	0	0	0	6'519
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	11'363	7'120	3'962	0	14'521
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	389'569	7'120	3'962	0	392'728
FRAIS DE PERSONNEL	222'186	1'082	0	0	223'268
FRAIS DE VEHICULES	29'414	5	0	0	29'420
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	23'400	42	0	32	23'409
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	37'600	0	0	0	37'600
CHARGES D'EXPLOITATIONS DIVERSES	19'995	5'822	0	3'930	21'887
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	41'400	88	0	0	41'488
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	2'894	0	0	0	2'894
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	376'888	7'039	0	3'962	379'966
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION	12'681	81	3'962	-3'962	12'762
RESULTAT FINANCIER	-17'093	11	0	0	-17'082
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-4'412	92	3'962	-3'962	-4'320

(*)Les budgets bruts sont ceux établis et approuvés par chaque entité.
Ils sont établis selon les normes IPSAS avant d'être consolidés.