

*Date de dépôt : 27 novembre 2013*

## **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au budget 2014 de l'entreprise des Transports publics genevois (TPG)**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

### **I. Préambule**

Le budget de fonctionnement et le budget d'investissement de l'entreprise des Transports publics genevois (ci-après : les TPG) pour l'exercice 2014 ont été adoptés par son Conseil d'administration le 23 septembre 2013. Le Conseil d'Etat a approuvé le budget 2014 des TPG le 27 novembre 2013.

Le budget 2014 s'inscrit dans le cadre du contrat de prestations 2011-2014 ratifié par la loi 10699 et en constitue la quatrième et dernière année. Ce contrat repose sur le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, adopté par le Conseil d'Etat le 23 juin 2010, et par le Grand Conseil qui s'est prononcé à son sujet le 28 mai 2010 par voie de résolution (R 609). Ce contrat de prestations (CP) fixe pour objectif aux TPG de mettre à disposition de la population une offre supplémentaire de + 35% au cours de cette période, permettant d'atteindre une croissance de l'offre de + 102% entre 2002 et 2014.

Le contrat de prestations 2011-2014 présente la particularité que les budgets et les comptes des TPG sont dorénavant présentés de manière consolidée, intégrant les deux sociétés filles TPG Publicité SA et TPG France Sàrl. Le budget 2014 des TPG intègre en plus et pour la deuxième année le budget de la société fille TPG Vélo SA, créée en 2012 pour le lancement du projet de vélos en libre-service, dont l'adoption a été reportée par le Grand Conseil.

Conformément à l'article 36, alinéa 2, lettre a, de la loi sur les Transports publics genevois (TPG), du 21 novembre 1975 (H 1 55), le budget est adopté par l'entreprise de transports, puis approuvé par le Conseil d'Etat. Il fait à cet égard l'objet du présent rapport d'information au Grand Conseil.

## II. Offre

L'offre des TPG sera accrue de + 2% par rapport à 2013. Cette offre supplémentaire se concentrera essentiellement sur le prolongement de la ligne de tramway 18 de Bel-Air jusqu'à Carouge avec pour corollaire la suppression de la ligne 27. La ligne 61 entre Annemasse et Cornavin est confirmée sur toute l'année 2014. Les lignes de campagne K et L seront, quant à elles, prolongées du Petit-Lancy au stade de Genève via Lancy-Pont-Rouge. Le maintien des renforts des lignes E et G après la fin des travaux de la tranchée couverte de Vézenaz est également prévu. Le financement de cette offre sera en partie compensé par la refonte de la ligne 57 entre Meyrin et l'Aéroport.

L'objectif de l'étape du 15 décembre 2013 est d'obtenir une croissance des places\*kilomètres de + 31,6% à fin 2014 par rapport à l'année de référence 2010. En raison d'une progression moindre de l'augmentation de la subvention planifiée initialement, l'objectif prévu au contrat de prestations pour l'année 2014, mais également sur la période des quatre années, ne pourra pas être atteint.

Le budget 2014 des TPG tient compte de ces mesures. Il considère également une hypothèse d'investissement dès septembre 2014 dans les stations du projet de vélos en libre-service pour un démarrage effectif des activités dès 2015, si le Grand Conseil devait approuver le contrat de prestations spécifique y relatif.

## III. Budget de fonctionnement 2014 des TPG

### *A. Commentaires par rapport à l'année 2014 du plan financier*

Le budget de fonctionnement 2014 présente certains écarts par rapport à l'année 2014 correspondante du plan financier pluriannuel du contrat de prestations 2011-2014.

En effet, outre l'augmentation du périmètre de consolidation avec l'intégration du budget de la société TPG Vélo SA nouvellement créée, qui a un impact net de charges supplémentaires de 618 000 F, l'année 2014 se caractérise par le cumul des progressions moindres de l'augmentation de la subvention cantonale aux TPG, intervenues depuis 2012, engendrant une différence de - 11 300 180 F par rapport à ce qui était prévu initialement dans le contrat de prestations. Par ailleurs, d'autres éléments non prévus au contrat de prestations, tels que l'application de la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST), du 18 juin 2010, et l'augmentation légale du taux des allocations familiales de 1,4% à 2%,

gènèrent des coûts supplémentaires de respectivement 2 000 000 F et 600 000 F.

Enfin, en vue de respecter les nouvelles dispositions législatives fédérales applicables aux fondations de prévoyance de droit public, les TPG doivent assainir leur Caisse de pension dès 2014. Le plan d'assainissement adopté prévoit à la charge de l'employeur un coût de 3 500 000 F par an. Comme il a été décidé par le Conseil d'Etat, ce coût supplémentaire sera compensé par des gains d'efficacité des TPG et ne sera pas pris en charge par l'Etat au travers d'une augmentation de la subvention.

Le budget 2014 présente un total de produits d'exploitation de 422 645 000 F, pour un total de charges d'exploitation de 413 001 000 F, amenant à un résultat d'exploitation bénéficiaire de 9 643 000 F. Compte tenu du résultat financier, qui représente une charge nette de 15 278 000 F, les TPG prévoient une perte consolidée d'exercice 2014 de 5 634 000 F, alors que le plan financier prévoyait un budget équilibré.

Dans la mesure où le projet de TPG Vélo SA, qui fait l'objet d'un contrat de prestations séparé avec l'Etat de Genève, n'a pas encore été validé par le Grand Conseil, et afin de pouvoir comparer les chiffres du périmètre de consolidation défini par le contrat de prestations, les TPG fournissent en sus de leur budget consolidé, un budget hors impacts de la société TPG Vélo SA. La page 4 de l'annexe jointe au présent rapport indique les chiffres du budget « hors VLS » (Vélo en libre-service) et ceux du budget consolidé. La colonne « Budget 2014 TPG + TPG Pub, Hors VLS » est donc comparable aux chiffres de l'année 2014 du plan financier, et c'est sur cette base que tous les commentaires du présent rapport sont effectués.

Ainsi, la prévision de résultat d'exercice 2014 représente une perte de 5 016 000 F hors VLS. Cette perte consolidée sera entièrement absorbée par le fonds de réserve des TPG.

### Produits d'exploitation et financiers

Par rapport au plan financier 2014, le total des revenus du transport a été budgétisé à 156 222 000 F, soit une hausse de 1 992 000 F (+ 1,3%). Il faut rappeler ici que l'année 2014 ne présente aucun changement sur le plan de la tarification et que l'étape ne présente pas de modification très significative de l'offre. Compte tenu du fait que l'offre prévue au contrat ne sera pas complètement atteinte, les TPG ont adapté leurs prévisions de recettes Unireso à - 0,5%. Le recul de 754 000 F des revenus des transports Unireso escompté est cependant compensé par des prévisions plus avantageuses de + 2 731 000 F du côté des revenus de transports non communautaires, liés

aux produits des nouvelles lignes GLCT sur France (non prévues initialement dans le contrat de prestations 2011-2014), aux billets régionaux et combinés, ainsi qu'aux services de transport réservés commercialisés par les TPG (navettes pour l'aéroport, la gare, le Salon de l'automobile, etc.). L'estimation des autres produits du transport, essentiellement composés du produit des contrôles-voyageurs, est, quant à elle, conforme aux attentes.

Le montant des contributions cantonales pour 2014 s'élève à 232 187 000 F (y compris la participation financière aux frais de gestion et de communication Unireso de 375 000 F et les subventions non monétaires). Ce montant n'a que peu varié par rapport au plan financier 2014 car les moindres progressions cumulées de l'augmentation de la subvention de l'Etat, par rapport à ce qui était initialement prévu dans le contrat de prestations, sont comptablement compensées par l'adaptation à la hausse d'une des deux subventions non monétaires totalisant 24 907 000 F, qui étaient inscrites à 12 953 000 F au contrat de prestations, soit + 11 954 000 F<sup>1</sup>. La première subvention non monétaire de 24 000 000 F est liée à l'utilisation des infrastructures aériennes et au sol mises à disposition par l'Etat de Genève. La seconde de 907 000 F correspond aux droits de superficie sur les terrains du Bachet-de-Pesay et de la Jonction. Elles font l'objet de charges non monétaires de mêmes montants sous le poste « Frais de bâtiments », ce qui rend toute adaptation sans impact réel sur les résultats des TPG. Il est à relever que les subventions non monétaires, et les charges non-monétaires correspondantes, seront inscrites dans le prochain contrat de prestations en pied de bilan de façon à être en conformité dès 2015 avec les nouvelles dispositions de la LGAF.

Les contributions cantonales 2014 contiennent deux suppléments de subvention accordés aux TPG, dans le prolongement de ce qui avait été pratiqué en 2013. En premier lieu, un montant de 258 400 F est destiné à compenser les frais financiers relatifs à l'emprunt supplémentaire auquel les TPG devront faire face suite à la décision du Conseil d'Etat de reporter de trois ans le début du versement de la subvention d'investissement pour la construction du nouveau dépôt d'En Chardon. Deuxièmement, les 779 590 F de la subvention 2014 en faveur de la SNCF, rendue caduque en raison de la fermeture de la ligne ferroviaire Annemasse – Chêne-Bourg dès le mois

---

<sup>1</sup> Ce supplément non monétaire, dans le budget 2014, lié uniquement au droit d'utilisation des infrastructures, a déjà été observé dans les deux précédents budgets. Il s'explique par le fait que le montant du contrat de prestations a été sous-évalué par rapport à la mise en service de la nouvelle ligne 14 notamment. Les TPG ont dès lors privilégié un montant plus conforme à la réalité.

d'avril 2013, ont été reportés au profit des TPG, compte tenu de la mise en place de la ligne 61 de substitution entre Annemasse et Cornavin.

Les contributions de la Confédération ont été revues à la hausse de + 24,9 %, soit + 2 168 000 F, d'une part au travers de la contribution fédérale accrue au titre du subventionnement du trafic régional par l'intégration des lignes 14, 18 et 61, et d'autre part par les rétrocessions de carburant qui suivent la hausse de la consommation de carburant.

Quant aux contributions des communes et des tiers, elles sont supérieures de 3 582 000 F (+ 86,7 %) au plan financier grâce au renforcement de l'offre liée au GLCT (amélioration de cadences et mise en service des nouvelles lignes O, de Ferney-Voltaire à Meyrin-Gravière, T de Challex à la Plaine et M de Saint-Julien à Collonges via la Croix-de-Rozon) et à la forte augmentation des contributions communales (lignes G et K, pour une desserte complémentaire à la ligne Z, développement de l'offre Noctambus et réintroduction de la ligne 32 reliant la Jonction à Plainpalais, financée par la Ville de Genève).

Les produits d'exploitation divers sont proches du plan financier (+ 194 000 F). La hausse attendue des revenus de publicité de + 1 230 000 F et des produits divers de + 974 000 F (indemnités de vente et pour dommages à recevoir) viennent compenser la baisse des frais activés de révision de mi-vie des trams DAV circulant sur la ligne 12 (- 1 400 000 F) et celle des travaux facturés liés à des fin de chantiers (- 610 000 F).

Globalement, les produits d'exploitation sont prévus à 421 445 000 F, soit 8 590 000 F de plus qu'au plan financier (+ 2,1%). Si l'on soustrait de cette somme les produits non monétaires, l'évolution des produits d'exploitation monétaires est inférieure de 3 364 000 F (- 0,8%) au plan financier.

Enfin, les produits financiers sont proches des prévisions.

#### Charges d'exploitation et financières

Les frais de personnel sont quasiment conformes au plan financier 2014 pour s'établir à 233 089 000 F. L'offre de transport 2014 étant quelque peu inférieure aux objectifs du contrat de prestations, cela se traduit par un montant de rémunération des collaborateurs inférieur de 3 589 000 F au plan pour la même année, soit -1,9%, tout en tenant compte de deux adaptations non prévues initialement.

Premièrement, 3 500 000 F de charges sociales supplémentaires liées à l'assainissement de la Caisse de pension des TPG, encadré par le nouveau plan de financement devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014, sont incluses. Il est rappelé que cette nouvelle charge ne sera pas compensée par

une subvention cantonale supplémentaire, mais par des gains d'efficience propres à l'entreprise.

Deuxièmement, il est tenu compte de l'impact de la hausse légale du taux des allocations familiales de 1,4% à 2%, correspondant à + 600 000 F en 2014 par rapport au plan financier.

En termes d'effectifs, la masse salariale du budget 2014 correspond à 1 870 ETP par rapport aux 1 900 ETP prévus au contrat de prestations pour la même année. Cette économie de 30 postes au total s'observe dans le domaine « structure opérationnelle » (- 54 ETP), sauf le secteur ventes et marketing (+ 11 ETP) et TPG Pub (+ 5 ETP), qui internalise dorénavant l'habillage des trams. Le domaine « structure stratégie et fonctionnement » (+ 11 ETP) a des effectifs supérieurs au plan, en raison de besoins supplémentaires dans le secteur informatique et télécommunications.

Les frais de véhicules sont ajustés à la hausse de + 4 030 000 F soit + 13,2%. Trois raisons expliquent ce différentiel : la hausse du coût du carburant, avec un prix du litre de 1,70 F au lieu de 1,50 F prévu au contrat de prestations, les grandes révisions des trams Bombardier, prévues désormais de façon plus rapprochée, et un coût kilométrique des autobus supérieur à celui qui avait été défini au contrat de prestations.

Les frais de bâtiments sont impactés par la hausse de même montant (+ 11 954 000 F) des charges non monétaires qui sont la contrepartie comptable des produits non monétaires relatifs aux droits d'utilisation des infrastructures et de superficie calculés par l'Etat, avec effet final neutre.

Quant aux charges de sous-traitance, elles sont réévaluées à la hausse pour 544 000 F, soit + 1,3 %, compte tenu, d'une part, de coûts kilométriques supérieurs sur les nouveaux appels d'offre et, d'autre part, d'éléments non inclus au contrat de prestations (nouvelles lignes 32, 61, O, T et M, renforts sur les lignes E, D, G et Y, services spéciaux et Noctambus<sup>2</sup>).

La loi sur les TPG prévoit un taux de sous-traitance maximum de 10% sur l'ensemble des lignes. Le taux prévu pour 2014 s'élève à 7,9%, inférieur au seuil légal. En faisant abstraction des lignes transfrontalières et provisoires<sup>3</sup>,

---

<sup>2</sup> A noter que les charges supplémentaires des lignes GLCT sont contrebalancées par des produits correspondants. Cette inscription n'influence donc pas le montant de l'indemnité cantonale, ni le résultat annuel des TPG.

<sup>3</sup> Les lignes GLCT font l'objet d'une délégation de service public au sens de la loi française sur les marchés publics. Elles ne sont donc pas soumises au contrat de prestations 2011-2014 des TPG et le financement de la partie suisse est assuré par le biais de la rubrique 36700402 du budget de l'Etat.

le taux de sous-traitance est de 3,3%, également inférieur au seuil légal de 4%.

Les charges d'exploitation diverses sont réestimées à + 5 379 000 F (+ 27,1%) compte tenu de l'effet de l'application de la LOST, comptée à plein en 2014 pour 2 000 000 F et de pénalités de retard de 1 500 000 F à payer dans le cadre d'un report demandé de livraison pour une partie de la commande ferme des nouveaux trams Tango. Les TPG projettent de maîtriser l'ensemble des charges courantes, une croissance étant cependant observée sur les frais de l'informatique et télécommunications, et sur les frais administratifs.

Les amortissements ont été revus à la baisse de 6 796 000 F (- 13,9%) en raison de la révision du plan d'investissement concernant les trams et les trolleys. Quant aux pertes sur constats, leur estimation au contrat de prestations a nécessité une correction à la hausse de 1 673 000 F pour tenir compte d'un taux de recouvrement réel plus bas avec l'augmentation notable de la part de la récidive.

Globalement, les charges d'exploitation sont prévues à 411 238 000 F, soit 15 825 000 F de plus qu'au plan financier (+ 4%). Si l'on soustrait de cette somme les charges non monétaires, l'augmentation des charges d'exploitation monétaires est ramenée à 3 871 000 F (+ 1%).

Avec une hausse globale des charges monétaires de 1 % et une réduction globale des produits monétaires de 0,8% par rapport au plan financier, la marge d'exploitation subit une baisse de 7 235 000 F (- 41,5%) qui ne permet pas de compenser les charges financières pourtant inférieures de 2 216 000 F en lien avec la réduction des investissements à financer et la baisse des taux. Ceci induit la perte nette de 5 016 000 F prévue pour cet exercice.

### ***B. Commentaires du budget 2014 par rapport au budget 2013***

Avec 421 445 000 F de produits d'exploitation totaux, le budget 2014 hors VLS présente une hausse de 4,2% par rapport au budget 2013, sans augmentation tarifaire pendant cette période. Pour ce qui est des charges d'exploitation, le budget 2014 révèle avec 411 238 000 F une progression de 4,6%. Compte tenu d'un résultat financier plus favorable en 2014, le résultat d'exercice passe d'une perte de 5 662 000 F budgétée pour 2013 à une perte de 5 016 000 F budgétée pour 2014.

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

Par rapport au budget 2013, le total des revenus du transport enregistre une hausse de 7 124 000 F (+ 4,8%). Cette projection se base sur les bons résultats enregistrés sur les recettes du premier semestre 2013. Ainsi, les

revenus du transport Unireso, estimés à + 6 225 000 F, soit + 4,7%, représentent une croissance supérieure à celle de l'offre. La tendance projetée d'une progression des abonnements annuels (+ 11%) et mensuels (+ 8,2 %) se reflète à nouveau dans ce budget, qui compte également sur un arrêt de l'effritement observé sur les ventes de billets. Ces dernières sont budgétées à + 1,1% par rapport au budget 2013. Le solde d'augmentation des revenus est attendu sur les revenus de transports non communautaires, essentiellement sur les transports réservés et les titres combinés, tandis qu'un tassement des produits du contrôle est attendu avec - 409 000 F (- 5,5%).

Les contributions de la Confédération sont prévues de rester stables par rapport au budget 2013, l'intégration de l'indemnité fédérale obtenue pour la ligne 61 compensant l'anticipation de la rétrocession des droits sur les carburants.

Quant aux contributions des communes et des tiers, elles sont en repli de 914 000 F par rapport au budget 2013, soit - 10,6%, en raison notamment de la fin prévue de chantiers.

Quant aux produits d'exploitation divers, ils augmentent de 739 000 F (+ 5,4%) par rapport au budget 2013, en lien notamment avec de la main d'œuvre immobilisée sur le projet d'En Chardon et avec des indemnités à recevoir.

Les produits financiers baissent de 357 000 F par rapport au budget de l'année précédente.

#### Charges d'exploitation et financières

Les frais de personnel présentent une hausse modérée de + 1,9% par rapport au budget 2013, ce qui équivaut à + 4 326 000 F. Ce montant est imputable pour l'essentiel au coût supplémentaire de 3 500 000 F lié à l'augmentation du taux de cotisation de l'employeur dans le cadre de l'assainissement de la Caisse de pension, charge qu'il appartient aux TPG de compenser par des gains d'efficience. Il n'y a pas d'indexation salariale pour 2014, à l'instar de l'Etat de Genève. Pour ce qui est des effectifs, les ETP sont globalement de 3 unités inférieures aux ETP du budget 2013.

Les frais de véhicules sont prévus en augmentation de 644 000 F, soit + 1,9%, en raison de l'hypothèse du prix du litre de carburant porté de 1,60 F à 1,70 F et d'une croissance du prix kilométrique du contrat de maintenance d'une série de véhicules.

Les frais de bâtiment sont maîtrisés (- 1,66%) si l'on ne tient pas compte de la nouvelle adaptation à la hausse pour 7 000 000 F des charges non monétaires liées au droit d'utilisation des infrastructures et aux droits de superficie précités et compensées par les subventions non monétaires.

Quant aux charges de sous-traitance, elles sont en hausse de + 5%, soit + 2 000 000 F en lien avec la mise en service de la ligne 61 et de l'adaptation de la ligne 57.

L'augmentation des charges d'exploitation diverses de 3 639 000 F (+ 16,8%) correspond à l'augmentation de la LOST (+ 500 000 F par rapport au budget 2013), à la pénalité de retard précitée de 1 500 000 F et à divers projets informatiques.

Les amortissements sont impactés à la baisse (- 647 000 F) par la révision du plan des investissements, notamment le décalage de livraison de trams Stadler. Pour ce qui est des pertes sur constats et débiteurs, l'augmentation de 663 000 F est relative au taux de perte accru, estimé à 33% au budget 2013 et porté à plus de 40% au budget 2014.

Les charges financières sont impactées par la diminution des intérêts d'emprunts (- 2 200 000 F) et par la révision du plan de livraison des véhicules. De plus, les frais financiers de 1 400 000 F liés au nouveau dépôt d'En Chardon, qui étaient considérés en charge dans le budget 2013, pourront être activés jusqu'à la mise en service du bâtiment. Le résultat financier net est une économie de coût de 1 883 000 F entre les deux budgets qui permet de compenser une perte de marge d'exploitation de 1 238 000 F, soit - 10,8 %.

La perte d'exercice prévue en 2014 de 5 016 000 F est donc proche de celle annoncée au budget 2013 pour 5 662 000 F.

#### **IV. Indicateurs financiers**

S'agissant des indicateurs financiers prévus dans le contrat de prestations et figurant dans la présentation des TPG annexée au présent rapport, il importe de rappeler que ceux-ci ne tiennent pas compte des impacts du transfert d'actifs, des subventions non monétaires et de TPG Vélo SA.

Les progressions moindres cumulées de l'augmentation des subventions de l'Etat de Genève en 2014, par rapport à ce qui était prévu initialement dans le contrat de prestations, et la progression des autres produits ont un impact direct sur le ratio de contributions cantonales<sup>4</sup> qui va diminuer à 51,6 %, soit nettement en-dessous du taux plafond 2014 du plan financier prévu à 54,1 %,

---

<sup>4</sup> En réponse à la motion M 1504, il a été rajouté au contrat de prestations des TPG 2007-2010 un indicateur mesurant le taux de contribution de l'Etat, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports publics. Les indemnités tarifaires Unireso versées par le canton sont considérées dans ce calcul comme des contributions cantonales.

et également inférieur au taux prévu au budget 2013 de 52,1 %. Du point de vue de l'Etat, cette évolution est positive.

Le taux de couverture globale<sup>5</sup> passe de 46% au budget 2013 à 47% au budget 2014, cette amélioration s'expliquant par une plus forte progression en pourcent des produits générés par l'activité propre des TPG que des charges d'exploitation. L'objectif 2014 du contrat de prestations, fixé à 46,5%, sera donc atteint.

Quant au rapport coûts/offre s'établissant à 0,120 F, il est prévu supérieur à celui du budget 2013 de 0,117 F, mais sensiblement supérieur à l'objectif 2014 du plan financier fixé à 0,116 F. Cette évolution s'explique par des charges plus importantes en regard d'une offre globale légèrement inférieure par rapport au plan financier. Le chiffre reste néanmoins dans la fourchette admise des 5%.

## **V. Budget d'investissement 2014 des TPG**

Le budget 2011-2014 des TPG prévoit que les investissements cumulés atteindront 314 908 179 F sur cette période par rapport aux 392 742 961 F du plan financier pluriannuel sur la même période. Cet écart est essentiellement imputable au report d'investissement prévu dans le plan financier sur le matériel roulant. Pour les trams, l'option de 14 trams supplémentaires n'a pas été activée par rapport aux 32 trams Stadler commandés ferme en 2010. L'investissement observé pour près de 7 millions F par rapport à la situation 2013 provient de la modification des planchers bas sur les trams DAV de la ligne 12. Pour les trolleybus, la commande de 40 véhicules, en partie pour renouveler les séries obsolètes et en partie pour faire face à l'évolution de l'offre, a été ramenée à l'achat de 33 unités pour le renouvellement du parc existant. Ces derniers permettront la réalisation d'économies ultérieures sur les coûts d'entretien et offriront plus de confort et d'accessibilité, notamment aux personnes à mobilité réduite. Pour les autobus, des économies ont été générées grâce à un prix d'achat unitaire inférieur aux attentes bien que le nombre de véhicules acquis soit supérieur au plan de 10 unités. Le tassement de l'offre prévue et les difficultés financières accrues ont motivé la décision de non-remplacement d'ancien matériel roulant.

Par contre, les TPG ont investi davantage sur les équipements embarqués (sous-estimation au plan financier), sur les véhicules de service (acquisition

---

<sup>5</sup> En application des normes fédérales, les indemnités tarifaires Unireso versées par le canton sont considérées dans ce calcul comme des produits, et non pas comme des contributions cantonales.

de deux camions-tour pour l'entretien des lignes aériennes) et sur les systèmes d'information et de télécommunications, le principal projet concernant la billettique nationale intégrant la technologie Calypso.

## **VI. Réserve du Conseil d'Etat quant aux budgets 2014 des TPG**

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat a approuvé les budgets de fonctionnement et d'investissement 2014 des TPG. Il demande cependant que ceux-ci soient corrigés pour tenir compte des effets portant sur l'engagement pris par les TPG en matière d'avantages accordés à leur personnel retraité. Cette demande s'inscrit dans le cadre d'une instruction donnée par le Conseil d'Etat à divers établissements publics autonomes (SIG, AIG et TPG), en date du 12 septembre 2012, les priant de procéder à la reconsidération des avantages accordés à leur personnel retraité, ceci dans le souci d'égalité de traitement au sein du Grand Etat. Le Conseil d'administration des TPG, par son Président, s'y était engagé, par courrier du 27 septembre 2012, dans le cadre du budget 2014.

## **VII. Conclusion**

En conclusion, l'offre de transport telle que décrite dans le présent rapport pour l'horaire 2014, sera mise en œuvre par les TPG. Ceci pourra s'effectuer malgré un contexte contraint pour l'opérateur de transport (notamment progression moindre de l'augmentation de la subvention cantonale et mise en œuvre de législations fédérales et cantonale).

Bien que les TPG aient entamé des processus d'économies sur certains postes, ce contexte ne sera pas sans effet sur leur résultat 2014, pouvant entre autres impacter la trésorerie de l'opérateur de transport. Il importe dès lors que les TPG poursuivent leurs efforts, afin de revenir rapidement à l'équilibre.

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'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

Charles BEER

Annexe :

*Budget 2014 des TPG approuvé par le Conseil d'administration des TPG du 23 septembre 2013, données principales*



**BUDGET 2014**

**APPROUVE PAR LE CA DES TPG**

**LE 23 SEPTEMBRE 2013**

stpg transports publics genevois

1



**COMPTE DE RESULTAT - BUDGET 2014**

En kCHF	Réel 31.12.2012	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
					Budget 2014 vs Réel 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Revenus des transports	144'329	149'684	154'230	156'222	8.2%	4.4%	1.3%
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	127'236	132'056	139'036	138'281	8.7%	4.7%	-0.5%
Contribution de l'Etat de Genève	222'054	222'937	231'533	232'787	4.8%	4.4%	0.5%
<i>dont contributions non monétaires</i>	23'674	17'907	12'963	24'907	5.2%	39.1%	92.3%
Contribution de la Confédération	10'653	10'864	8'700	10'868	2.0%	0.0%	24.9%
Contribution des communes et des tiers	6'995	9'876	4'132	8'314	18.9%	-15.8%	101.2%
Produits d'exploitation divers	13'843	14'145	14'260	14'454	4.4%	2.2%	1.4%
<b>Total Produits d'Exploitation</b>	<b>397'873</b>	<b>407'506</b>	<b>412'954</b>	<b>422'645</b>	<b>6.2%</b>	<b>3.7%</b>	<b>2.4%</b>
Frais de personnel	221'690	228'763	233'016	233'089	5.1%	1.9%	0.0%
Frais de véhicules	33'025	34'860	30'561	35'504	7.5%	1.8%	16.2%
Frais de bâtiments et installations fixes	29'889	23'777	20'368	31'290	4.7%	31.6%	53.6%
<i>dont charges non monétaires</i>	23'674	17'907	12'963	24'907	5.2%	39.1%	92.3%
Sous-traitance de transport	37'559	41'763	41'306	42'450	13.0%	1.6%	2.8%
Charges d'exploitation diverses	20'849	22'151	19'865	25'494	22.3%	15.1%	28.3%
Dotations aux amortissements	38'335	43'327	48'798	42'002	9.6%	-3.1%	-13.9%
Pertes sur constats et débiteurs	2'977	2'510	1'500	3'173	6.6%	26.4%	111.5%
<b>Total Charges d'Exploitation</b>	<b>384'325</b>	<b>397'151</b>	<b>395'415</b>	<b>413'001</b>	<b>7.5%</b>	<b>4.0%</b>	<b>4.4%</b>
<b>Résultat Exploitation</b>	<b>13'548</b>	<b>10'355</b>	<b>17'439</b>	<b>9'643</b>	<b>-28.8%</b>	<b>-6.9%</b>	<b>-44.7%</b>
Produits financiers	2'504	992	500	635	-74.6%	-36.0%	27.0%
Charges financières	15'505	18'114	17'939	15'913	2.6%	-12.2%	-11.3%
<b>Résultat financier</b>	<b>-13'001</b>	<b>-17'122</b>	<b>-17'439</b>	<b>-15'278</b>	<b>17.5%</b>	<b>-10.8%</b>	<b>-12.4%</b>
Quote part des sociétés associées	95				-100.0%		
<b>Résultat de l'Exercice</b>	<b>641</b>	<b>6'767</b>	<b>0</b>	<b>5'634</b>	<b>-979.0%</b>	<b>-16.7%</b>	<b>NA</b>

Données consolidées. TPG vélos inclus dans le budget 2013 et le budget 2014

stpg transports publics genevois

2

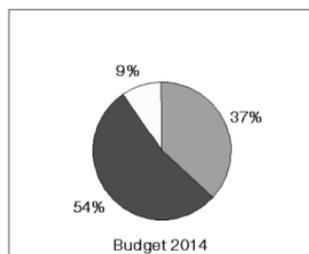
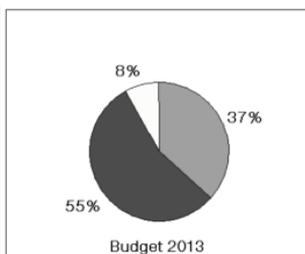
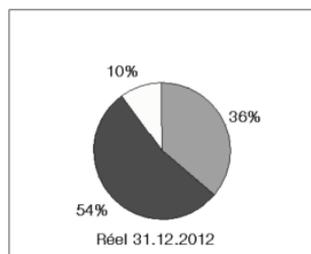
## COMPTE DE RESULTAT – Comparaison avec PFP et impacts VLS

En kchf	Périmètres comparables					Budget 2014 CONSO (TPG Vélos inclus)
	PFP 2014	Budget 2014 TPG + TPG Pub. Hors VLS	Impacts VLS dans TPG et TPG Pub	TPG Vélos SA	Eliminations *	
Revenus de transports	154230	156222	0	0	0	156222
<i>dont revenus de transport UNIRESO</i>	139035	138281	0	0	0	138281
Contribution de l'Etat de Genève	231533	232187	0	600	0	232787
<i>dont contributions non monétaires</i>	12953	24907	0	0	0	24907
Contribution de la Confédération	8700	10868	0	0	0	10868
Contribution des communes et des tiers	4132	7714	0	1200	-600	8314
Produits d'exploitation divers	14260	14454	107	0	-107	14454
<b>Total Produits d'Exploitation</b>	<b>412854</b>	<b>421445</b>	<b>107</b>	<b>1800</b>	<b>-707</b>	<b>422645</b>
Frais de personnel	233016	233089	0	0	0	233089
Frais de véhicules	30561	34591	0	913	0	35504
Frais de bâtiments et installations fixes	20368	31290	0	0	0	31290
<i>dont charges non monétaires</i>	12953	24907	0	0	0	24907
Sous-traitance de transport	41306	41950	0	600	0	42450
Charges d'exploitation diverses	19865	25244	600	357	-707	25494
Dotations aux amortissements	48798	42002	0	0	0	42002
Pertes sur constats et débiteurs	1500	3173	0	0	0	3173
<b>Total Charges d'Exploitation</b>	<b>395415</b>	<b>411238</b>	<b>600</b>	<b>1870</b>	<b>-707</b>	<b>413901</b>
<b>Résultat Exploitation</b>	<b>17439</b>	<b>10206</b>	<b>-493</b>	<b>-70</b>	<b>0</b>	<b>9643</b>
Produits financiers	500	635	0	0	0	635
Charges financières	17939	15658	0	55	0	15913
<b>Résultat financier</b>	<b>-17439</b>	<b>-15223</b>	<b>0</b>	<b>-55</b>	<b>0</b>	<b>-15278</b>
Quote part des sociétés associées						
<b>Résultat de l'exercice</b>	<b>0</b>	<b>-5016</b>	<b>-493</b>	<b>-125</b>	<b>0</b>	<b>-5634</b>

stpg transports publics genevois

3

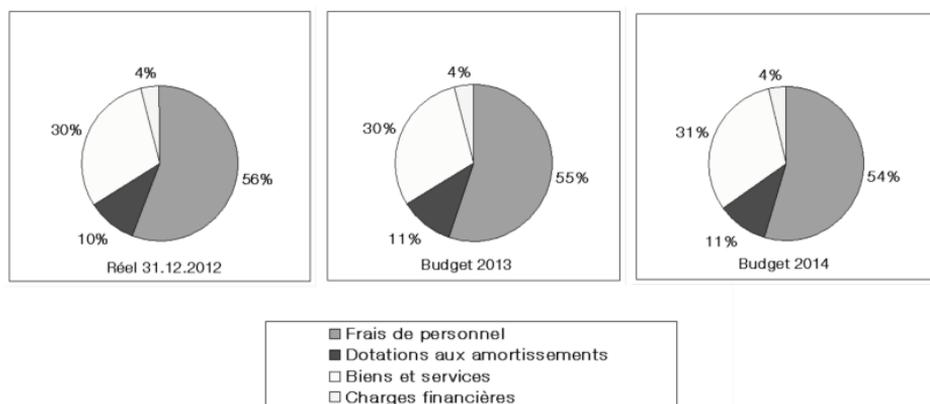
## REPARTITION DES PRODUITS EN %



Revenus des transports  
 Contributions monétaires  
 Divers

Données consolidées, y compris VLS.  
Divers: y compris contributions tacites.

## REPARTITION DES CHARGES EN %



Données consolidées, y compris VLS.  
Biens et services: y compris charges tacites.

## DETAIL DES PRODUITS



## PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES EVOLUTION 2010 - 2014

En kCHF	Réal 31.12.2010	Réal 31.12.2011	Réal 31.12.2012	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
							Budget 2014 vs Réal 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
Billets dont cartes journalières	44'174 9'281	44'726 9'872	43'891 9'308	47'105 9'975	47'863 10'151	47'603 10'096	8.5% 8.5%	1.1% 1.2%	-0.5% -0.5%
Abonnements annuels	34'574	38'201	42'039	41'153	45'925	45'676	8.7%	11.0%	-0.5%
Abonnements mensuels	31'844	32'757	36'803	36'952	40'207	39'989	8.7%	8.2%	-0.5%
Abonnements hebdomadaires	162	179	284	463	310	308	8.4%	-33.5%	-0.5%
Autres titres de transport	10'352	11'077	11'479	12'497	12'629	12'561	9.4%	0.5%	-0.5%
Rabais et Bonus	-7'359	-7'503	-7'260	-6'114	-7'898	-7'655	8.2%	28.5%	-0.5%
<b>Total revenus de Transports Unireso</b>	<b>113'747</b>	<b>119'437</b>	<b>127'236</b>	<b>132'056</b>	<b>139'035</b>	<b>138'281</b>	<b>8.7%</b>	<b>4.7%</b>	<b>-0.5%</b>
Revenus de Transports TPG	8'698	9'342	9'949	10'204	8'195	10'926	9.8%	7.1%	33.3%
Autres produits du transport (CTT, ...)	5'454	6'454	7'144	7'424	7'000	7'015	-1.8%	-5.5%	0.2%
<b>Total Revenus de Transports</b>	<b>127'899</b>	<b>135'232</b>	<b>144'329</b>	<b>149'684</b>	<b>154'230</b>	<b>156'222</b>	<b>8.2%</b>	<b>4.4%</b>	<b>1.3%</b>

Revenus Comptabilisés - HT  
586 kCHF inclus dans le budget 2013 pour VLS



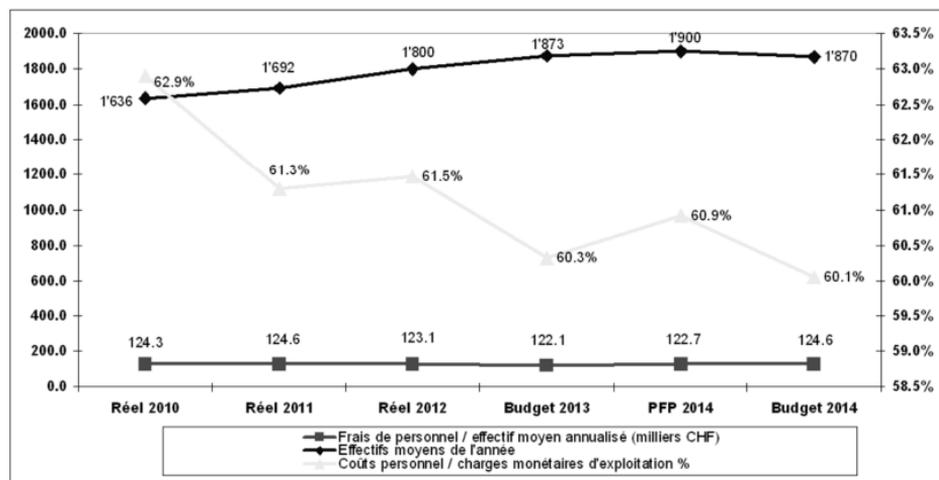
## DETAIL DES CHARGES

## DETAIL DES CHARGES D'EXPLOITATION

En kCHF	Réel	Réel	Réel	Budget 2013	PFP 2014	Budget 2014	Variations		
	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012				Budget 2014 vs Réel 2012	Budget 2014 vs Budget 2013	Budget 2014 vs PFP 2014
<b>Frais de Personnel</b>	203'320	205'753	221'690	228'763	233'016	233'089	5.1%	1.9%	0.0%
<b>Frais de Véhicules</b>	30'251	31'287	33'025	34'860	30'561	35'504	7.5%	1.8%	16.2%
<b>Frais de Bâtiments &amp; Installations Fixes</b> (dont charges non monétaires)	22'195	23'063	29'889	23'777	20'368	31'290	4.7%	31.6%	53.6%
	16'895	16'976	23'674	17'907	12'953	24'907	5.2%	39.1%	92.3%
<b>Sous-traitance de Transport</b>	32'183	33'702	37'559	41'763	41'306	42'450	13.0%	1.6%	2.8%
Sous-traitance de transport	22'288	23'999	27'524	29'913	31'064	29'850	8.5%	-0.2%	-3.9%
Sous-traitance GLCT	9'895	9'803	10'036	11'850	10'242	12'600	25.6%	6.3%	23.0%
<b>Charges d'Exploitation Diverses</b>	18'494	20'225	20'849	22'151	19'865	25'494	22.3%	15.1%	28.3%
Assurances & Franchises	1'936	2'135	1'962	2'110	2'220	2'266	15.5%	7.4%	2.1%
Etudes & Mandats	1'517	1'538	1'358	1'725	1'900	2'090	53.9%	21.2%	10.0%
Commissions et Frais de Ventes	3'939	4'121	3'275	4'255	4'850	5'282	61.3%	24.1%	13.6%
Communication & Marketing	2'937	3'017	3'687	3'996	3'850	3'023	-18.0%	-24.3%	-17.2%
Entretien, maintenance, locations	2'491	2'209	3'774	3'983	2'792	4'869	15.8%	10.2%	56.5%
Frais Administratifs	2'330	3'115	3'132	3'415	2'830	3'782	20.7%	10.7%	33.6%
Collations impôts et taxes	1'085	432	3'450	471	460	335	-90.3%	-28.8%	-27.1%
Autres Charges	2'259	2'567	211	2'217	1'363	4'347	1960.0%	96.1%	218.9%
<b>Dotations aux amortissements</b>	32'357	33'628	38'335	43'327	48'798	42'002	9.6%	-3.1%	-13.9%
<b>Pertes sur constats et débiteurs</b>	1'313	4'062	2'977	2'510	1'500	3'173	6.6%	26.4%	111.5%
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>340'114</b>	<b>351'720</b>	<b>384'325</b>	<b>397'151</b>	<b>395'415</b>	<b>413'001</b>	<b>7.5%</b>	<b>4.0%</b>	<b>4.4%</b>

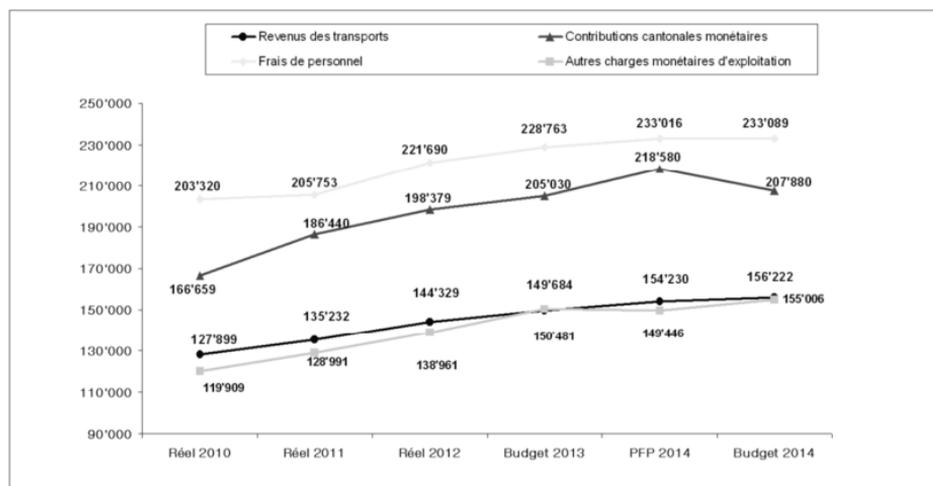
Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

## EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2010 - 2014



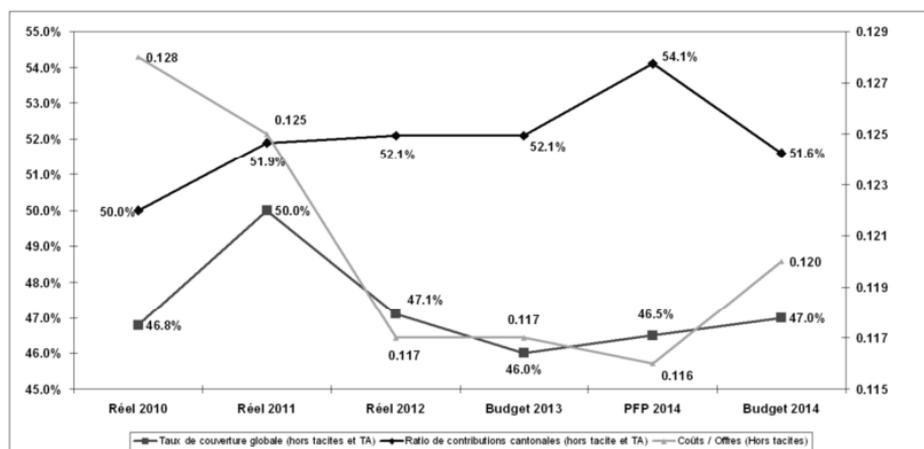
Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

## EVOLUTION DES PRODUITS ET DES CHARGES 2010 - 2014



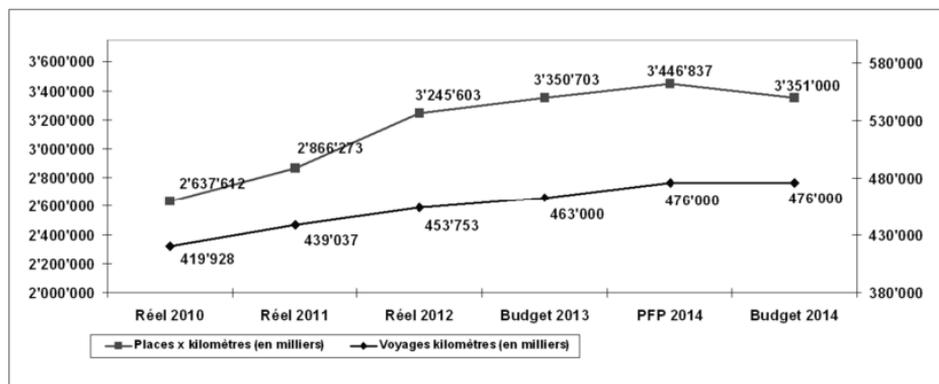
Hors subventions/coûts tacites. Données consolidées. TPG Vélos inclus dans budget 2013 et budget 2014.

## INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



Données consolidées. Budget 2013 et Budget 2014 hors VLS.

## EVOLUTION DES PLACES ET VOYAGES X KM 2010 -2014



Places kilomètres totales, y compris France

## SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF

Catégorie IPSAS	PFP 2011-2014 CP TPG	CP TPG.Vélo	Budget 2011-2014	Ecart PFP
Bâtiments	25'367'800		31'748'424	6'380'624
Installations Fixes	15'860'000	11'020'000	24'244'951	8'384'951
<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixe</b>	<b>41'227'800</b>	<b>11'020'000</b>	<b>55'993'375</b>	<b>14'765'575</b>
Bureautique & Mobilier	1'000'000		0	-1'000'000
Instal. & Matériel Info & Télécommunicat	6'926'125		8'587'468	1'661'343
Outils, Machines & Installations Aut	2'800'000		3'397'390	597'390
<b>Equipements, Machines &amp; Autres Immobiliers</b>	<b>10'726'125</b>		<b>11'984'858</b>	<b>1'258'733</b>
Autobus	50'860'000		43'327'416	-7'532'584
Tramways	217'536'000		138'649'022	-78'886'978
Trolleybus	50'000'000		33'000'000	-17'000'000
Equipements Embarqués	5'200'006		9'773'054	4'573'048
Véhicules de Service	1'100'000		2'339'737	1'239'737
<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>324'696'006</b>		<b>227'089'229</b>	<b>-97'606'777</b>
Systèmes d'Informations & Télécommunicat	16'093'030	500'000	19'840'717	3'747'687
<b>Immobilisations Incorporelles</b>	<b>16'093'030</b>	<b>500'000</b>	<b>19'840'717</b>	<b>3'747'687</b>
<b>Investissements PFP par Catégories</b>	<b>392'742'961</b>	<b>11'520'000</b>	<b>314'908'179</b>	<b>-77'834'782</b>

## Détail de la consolidation Budget 2014

En kCHF	Budget brut 2014 des entités(*)			Impact des inter-compagnies		Budget 2014
	TPG (Suisse)	TPG Publicité SA	TPG Vélos	Débit	Crédit	TPG Consolidé
REVENUS DE TRANSPORTS	156222	0	0	0	0	156222
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	232187	0	600	0	0	232787
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	10968	0	0	0	0	10968
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET TIERS	7714	0	1200	600	0	8314
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	10483	8900	0	4929	0	14454
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>417474</b>	<b>8900</b>	<b>1800</b>	<b>5529</b>	<b>0</b>	<b>422645</b>
FRAIS DE PERSONNEL	231444	1645	0	0	0	233089
FRAIS DE VEHICULES	34586	6	913	0	0	35504
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	31280	50	0	0	40	31290
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	41850	0	600	0	0	42450
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES	23688	6928	357	0	5489	25494
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	41800	202	0	0	0	42002
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	3143	30	0	0	0	3173
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>407800</b>	<b>8860</b>	<b>1870</b>	<b>0</b>	<b>5529</b>	<b>413001</b>
<b>RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION</b>	<b>9674</b>	<b>40</b>	<b>-70</b>	<b>5529</b>	<b>-5529</b>	<b>9643</b>
RESULTAT FINANCIER	-15231	8	-55	0	0	-15278
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>5557</b>	<b>48</b>	<b>-125</b>	<b>5529</b>	<b>-5529</b>	<b>5634</b>

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