

*Date de dépôt : 8 juin 2021*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier :**

- a) PL 12953-A     Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020**
- b) PL 12954-A     Projet de loi du Conseil d'Etat approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020**

### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité le PL 12953 approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020 ; le PL 12954 approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020.

La commission des transports a siégé le 25 mai 2021 sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens, le procès-verbal a été établi par M<sup>me</sup> Mariama Laura Diallo.

M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DI), a assisté aux débats de la commission des transports

Qu'ils soient ici remerciés pour leur participation active aux débats de la commission des transports.

**Audition de M<sup>me</sup> Anne Hornung-Soukup, présidente, M. Denis Berdoz, directeur général, M<sup>me</sup> Sophie Heurtault Malherbe, directrice finances et gestion, TPG**

M<sup>me</sup> Hornung-Soukup informe que les députés reçoivent ce jour un document qui résume les comptes 2020 ainsi que le rapport de gestion 2020 qui sera posté sur le site web des TPG. Elle se tient à disposition des commissaires qui auraient des questions.

M. Berdoz explique que cette année 2020 a été exceptionnelle pour les TPG. Ils ont maintenu un niveau d'offre élevé pendant toute la durée de la pandémie et ses différentes phases. C'était une demande des autorités fédérales et cantonales d'offrir cette mobilité pour tous.

L'objectif était que la population qui devait se déplacer (notamment le personnel hospitalier et de la vente) puisse le faire. Il rappelle qu'ils se sont retrouvés au plus fort de la crise il y a un an avec 15% de fréquentation et que c'est progressivement remonté. L'été passé, ils avaient 80% de la fréquentation habituelle, puis il y a eu la 2<sup>e</sup> vague. Ils ont fonctionné au début de cette année aux deux tiers de la fréquentation normale. Actuellement, on est entre 70% et 75% de fréquentation. Il est évident que les mesures qui devraient être confirmées demain par le Conseil fédéral devraient faire du bien à la fréquentation et aux finances des TPG. L'offre, elle, n'a pratiquement pas bougé. Dans la 2<sup>e</sup> vague, il y a eu un épisode sévère où ils n'avaient pas le personnel pour faire face et ils ont dû procéder à une réduction de l'offre de 8%.

Il relève que la fréquentation a chuté dans des proportions plus importantes et que la population était clairsemée dans leurs véhicules. Ils ont fait là où c'était possible des réductions de charges, mais dans des proportions qui n'ont rien à voir avec la baisse des recettes, puisque la plupart de leurs charges sont fixes. Ils ont constaté une très forte baisse des recettes et, si on peut présenter un bilan conforme à ce qui était prévu au budget, c'est grâce à la rallonge que le Grand Conseil a accordée aux TPG dans cette période particulière. Cette augmentation de la subvention leur a permis de boucler l'année comme c'était prévu. Il cède la parole à M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe pour qu'elle cite les points saillants du document.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe présente les comptes 2020 et des éléments sur le rapport de gestion. En ce qui concerne le résultat pour l'exercice au niveau du réel, on a une perte de l'ordre de 7 millions contre une perte de 8 millions budgétisée. Si on regarde dans le détail, on se rend compte que les revenus des transports ont subi une chute importante par rapport au budget. On a un manque à gagner de plus de 43 millions. Cette chute est compensée par des

crédits supplémentaires octroyés par le Grand Conseil et on a comptabilisé du transitoire pour des crédits supplémentaires à recevoir de la Confédération et d'autres autorités organisatrices. Pour les autres autorités organisatrices, il s'agit à ce stade d'une estimation. Il y a eu des économies de charges qui ont été réalisées. Sur les charges d'exploitation, il y a des économies de 10,8 millions dont une partie est liée au décalage de la mise en exploitation de leur dépôt. Il y a eu des économies sur les charges du personnel et la sous-traitance. Ils ont réalisé des économies sur leurs charges financières et c'est en lien avec le projet de recapitalisation de leur caisse.

Dans le cadre du budget 2020, il était budgétisé que les TPG devaient recapitaliser la caisse et prendre en charge les intérêts de cette recapitalisation. Le vote final a fait en sorte que ce soit le canton qui prenne en charge cette recapitalisation, donc ça a fait des économies. Au niveau de la répartition des produits, c'est là qu'on a le plus gros changement de structure. Les contributions sont passées de 60% à 68% pour compenser cette perte de revenu. La structure de leurs charges est stable et en lien avec l'offre qui a été réalisée. Les pertes principales ont concerné les titres de transport ponctuels. Les abonnements annuels ont mieux résisté. Les abonnements annuels font l'objet d'un lissage comptable, donc il y aura un effet retard sur 2021. L'autre effet que l'on peut constater sur les revenus des transports est qu'il y a une nouvelle ligne et ce sont les revenus des transports Léman Pass.

On est au-dessus du budget, car c'était difficile de construire le budget dans la mesure où il s'agissait d'une nouvelle prestation. Par rapport à 2019, on a une fréquentation qui est en chute de 32% et qui est cohérente avec la chute des recettes. En ce qui concerne le détail des charges d'exploitation, au niveau des charges de personnel, il y'a une baisse par rapport à ce qui est budgétisé. On n'a pas reçu de RHT au niveau des TPG. Cette baisse est liée à une optimisation de l'utilisation du personnel. Au niveau de la sous-traitance des transports, il y a eu une économie importante. Il y a eu une négociation avec la sous-traitance de manière à ce que les frais variables soient pris en charge. Elle ajoute que, si on regarde la ligne « cotisations, impôts et taxes » en p. 8, il y a un dépassement important. C'est un des effets de bord de la TVA non récupérable. Par rapport à ce qui a été budgétisé, comme on a des subventions plus importantes que prévu, on récupère moins de TVA. Au niveau de l'évolution des frais de personnel, l'effectif moyen est vraiment lié à l'offre.

L'offre a progressé par rapport à 2019 et c'est pour ça qu'on peut constater une progression du personnel. En ce qui concerne les frais de personnel par effectif moyen, soit le coût moyen de chaque collaborateur, on voit que c'est un coût par personne qui reste relativement stable. Au niveau de

l'évolution des produits et charges, les contributions ont beaucoup augmenté alors que les revenus des transports se sont effondrés. Par contre, au niveau des charges, on est resté dans la tendance. En ce qui concerne les investissements et le bilan, on a fait moins d'investissements que prévu.

C'est essentiellement dû à des reports de livraison de véhicules. On devait recevoir 9 tramways et 23 trolleybus ; c'est reporté et ces investissements seront réalisés sur 2021. Au niveau du bilan, si on regarde les autres actifs circulants, ceux-ci sont en augmentation parce qu'il y a les subventions à recevoir de la Confédération et d'autres autorités organisatrices que le canton.

Il y a aussi dans ces actifs circulants un compte courant avec les CFF dans le cadre de la communauté tarifaire. Au niveau des terrains, bâtiments et installations fixes, il y a une énorme augmentation qui est due à l'activation d'En Chardon. Cette augmentation est à mettre en corrélation avec la diminution de la ligne « travaux d'investissements en cours ». Maintenant que ce dépôt a été mis en exploitation, on a transféré ces investissements en cours vers la ligne d'actifs concernés. En ce qui concerne les avances sur achats d'immobilisations, les montants en augmentation sont des acomptes payés pour les commandes de trams et de trolleybus. Concernant le bilan passif, il y a une augmentation de la dette de l'ordre de 30 millions de francs. Il y a une baisse de leur part à court terme, parce qu'ils ont fait des opérations de refinancement avec des taux plus avantageux. La ligne « subventions d'investissement reçues » (p. 14) concerne essentiellement la subvention pour le site d'En Chardon.

En dehors du capital de dotation, on a des fonds propres qui se montent à 1 million de francs. Pour la partie rapport de gestion, elle mentionne quelques faits marquants. C'est la première année du nouveau contrat de prestations 2020-2024 chahuté dès le départ avec la crise sanitaire en lien avec la pandémie de COVID-19. On a eu un maintien et une légère augmentation de l'offre et cette crise a eu des effets de bord importants. Il a fallu mettre en place des mesures de protection pour le personnel et les collaborateurs qui représentent un surcoût. Ça a aussi permis un coup de boost du développement de la formation en ligne. Enfin, il y a eu la mise en exploitation du centre de maintenance En Chardon.

Si on regarde les indicateurs financiers du contrat de prestations, le ratio coût/offre est dans la cible ; par contre, le taux de couverture globale et le ratio de contributions cantonales ne sont pas en ligne à cause des crédits complémentaires et de la chute des recettes. Les cibles ne sont pas atteintes pour ces indicateurs qui sont normalement soumis à des pénalités. Les pénalités n'ont pas été appliquées par le canton, car il s'agit d'un cas de force

majeure et c'est lié à la crise du covid. Le corollaire de la chute des recettes est la chute importante de la fréquentation.

Un commissaire (PLR) remercie les TPG pour ce rapport détaillé. Concernant le personnel, il y a une diminution de l'activité et de la fréquentation et il demande ce qu'il en est du personnel roulant et de l'activité de ce personnel, car les frais de personnel semblent rester relativement stables en cette période particulière de 2020.

M. Berdoz répond qu'il était prévu de faire un certain niveau d'offre en 2020 et qu'ils ont effectivement réalisé une offre un peu moins importante que celle qui était prévue. Par contre, l'offre prévue et effectivement réalisée en 2020 était supérieure à celle de 2019. Pour ce faire, ils ont eu besoin de davantage de personnel. Lorsqu'ils ont eu une légère surcapacité de personnel par rapport à l'offre qui a été ajustée, ils ont procédé à une demande de RHT qui a été refusée au niveau cantonal. Ils ont fait opposition à cette décision auprès de l'instance qui a confirmé sa première décision. Sur cette base-là, ils ont fait recours au niveau fédéral et ils sont toujours en attente de la décision finale. L'affaire n'est pas tranchée et on constate entre le SECO et l'OFT des positions très différentes à Berne.

Un commissaire (PLR) constate que le tableau de la p. 18 montre une chute importante de la fréquentation et une offre qui demeure toujours la même. Il demande pourquoi l'offre reste la même alors que la fréquentation diminue de manière drastique.

M. Berdoz répond qu'ils ont fonctionné dans une logique de service public. Ils n'ont pas adapté l'offre à la demande, car ils ont reçu commande du canton et de la Confédération. Pendant la crise, un dispositif particulier est installé avec une coordination CFF et Car postal qui coordonne l'ensemble des activités et il a été demandé aux entreprises de transports publics de continuer à fournir l'offre quasi nominale pour permettre à ceux qui avaient besoin de se déplacer. Ils ont donc répondu à cette demande de maintenir l'offre quand bien même la demande s'est effectivement effondrée.

Un commissaire (UDC) a trois questions. La première concerne les charges financières. Il demande de quelle somme a été recapitalisée la caisse de pension et quel est le taux de couverture. Sa deuxième question porte sur le tableau p. 7. Il demande si les « revenus de transports autres » correspondent à TP Pub. Sa dernière question porte sur la ligne « parts à court terme et dettes à long terme » du tableau p. 14, où l'on passe de 119,2 à 50,2. Il demande par quel miracle il y a une telle réduction.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que la fondation de prévoyance a reçu un montant de recapitalisation de l'ordre de 120 millions. Il y a une contestation

sur le calcul de ce montant. Il y a une question ouverte entre le canton et la caisse de prévoyance sur la prise en compte ou non d'une provision qui a été faite dans le cadre des comptes 2019. Pour le moment, le montant de la recapitalisation qui a été reçu par la fondation de prévoyance est de 100 millions, alors que ce qui avait été calculé selon la fondation est un montant de 120 millions. Néanmoins, avec ce montant de 100 millions, on a un taux de couverture qui est tout juste au-dessus de 80% et qui comprend une réserve de fluctuation. Pour ce qui concerne les autres revenus du transport, ça ne concerne pas la pub, mais ce sont les revenus liés aux contrôles des titres de transport. Il y a eu moins de contrôles et de recettes. Quand les recettes chutent, les recettes des contrôles chutent mécaniquement. La part à court terme des dettes à long terme a baissé, car on est sur des dettes à long terme qui arrivaient à l'échéance et on a dû se refinancer, donc c'est de nouveau passé dans la part des dettes à long terme. Au total, leur dette a augmenté de 29 millions.

Une commissaire (S) revient sur la question des indicateurs. On voit dans leur rapport d'activités qu'il y a une baisse importante de l'indicateur de satisfaction. Elle demande quelle est leur interprétation de cette baisse. En ce qui concerne l'indicateur 3 sur la qualité des correspondances entre les lignes de rabattement sur le Léman Express et le Léman Express, il y a une cible qui est à 75% de correspondances réussies. Elle se pose la question de cette cible qui signifie que dans un cas sur quatre on rate sa correspondance. En cette période de pandémie où il y a moins de circulation, elle se demande s'il ne faudrait pas essayer d'être plus ambitieux en la matière.

M. Berdoz répond que la pandémie a probablement eu une influence positive sur cet indicateur ce qui veut dire que si on est plus ambitieux hors covid, ça va être plus compliqué. On essaie d'assurer une correspondance entre un système ferroviaire en site propre qui est capable de garantir ses horaires sauf exception et un système de trams et de bus qui est en partie en site propre et dont le fonctionnement est beaucoup plus aléatoire et dépendant des conditions de circulation. C'est ce qui explique qu'il faut se battre pour arriver à quelque chose comme trois quarts et il serait difficile d'aller beaucoup plus haut. Heureusement, avec un Léman Express qui a une cadence au quart d'heure, il ne faut pas attendre une heure pour le prochain train. Ils font tout ce qu'il faut pour garantir cet indicateur.

Pour ce qui est de l'indice de satisfaction, on reste à des niveaux élevés, mais on a pu constater sur plusieurs points une baisse de la satisfaction. Sur les critères où ils ont constaté une détérioration, ils ont mis en place un plan d'actions pour essayer de développer cet indice de satisfaction.

Une commissaire (S) a une autre question concernant la sous-traitance. Elle a compris qu'ils ont fait des économies de charges grâce à la sous-traitance. Lorsqu'ils avaient présenté le précédent rapport d'activités, ils avaient indiqué qu'ils étaient au maximum du taux de sous-traitance autorisé selon la loi. Elle demande des explications à ce sujet et en quoi consistent les charges liées à la sous-traitance.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique qu'ils ont fait des économies grâce à la sous-traitance car il y a eu des prestations non réalisées en 2020 et donc ils n'ont payé que les prestations réalisées et une partie des frais fixes pour reprendre une activité. Ils n'ont pas réalisé des économies en faisant plus de sous-traitance mais plutôt en en faisant moins, raison pour laquelle il y a un montant inférieur de plus de 2 millions par rapport au budget. Il y a eu beaucoup d'économies sur la prestation Noctambus qui est arrêtée depuis plusieurs mois, donc c'est de l'argent que l'on n'a pas dépensé. On n'a pas dépassé le taux de 10% de sous-traitance.

Une commissaire (S) demande si les employés des entreprises sous-traitantes ont bénéficié de RHT.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que ça dépend des entreprises, mais a priori c'est le cas. Les entreprises sous-traitantes ont fait des demandes de RHT et c'est pour ça qu'on a pu négocier avec elles. Ils ont pu bénéficier des économies qu'elles ont mises en place. Les charges variables n'ont pas été facturées aux TPG car les entreprises ont bénéficié des RHT.

Un commissaire (Ve) remercie et félicite les TPG d'avoir tenu le cap pendant la période de la crise, car ce n'était pas intuitif de faire rouler de bus vides, mais il était fondamental que ça puisse continuer pour éviter une explosion du trafic automobile. Sa première question porte sur le Léman Pass. Il a vu qu'il y a un montant de 7,2 millions de francs de revenu au lieu de 6,2 millions. Il demande si c'est une bonne nouvelle et si ça veut dire qu'il y a plus de demande que prévu côté français. Sa deuxième question porte sur le ratio coût/offre en p. 17. Il a compris que ça reste dans la cible, mais on voit une tendance à l'augmentation entre 2016 et maintenant et il demande si ça veut dire qu'à offre équivalente, ça va coûter plus cher.

On a eu l'occasion dans cette commission de parler récemment de l'application TPG qui a été critiquée. Il trouve cela frustrant en tant qu'utilisateur et il demande quelles sont les perspectives du déploiement de cet outil qui lui semble important.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique, en ce qui concerne les revenus du Léman Pass, qu'il était difficile de prévoir comment ça allait se comporter au niveau des ventes. Les deux premiers mois d'activité ont été bons et

au-dessus de ce qui était prévu mais on a fait une estimation prudente. Elle n'est pas la mieux placée pour analyser cette tendance, mais c'est effectivement une bonne nouvelle.

M. Pavageau explique qu'en deux mois, on ne peut pas faire des analyses précises mais on a constaté que la fréquentation du Léman Express revient plus vite sur des déplacements franco-français que sur des déplacements transfrontaliers actuellement, sans doute parce que le télétravail est encore obligatoire. La fréquentation ferroviaire revient plus vite que prévu.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que, sur la question du ratio coût/offre, on constate que le réel est dans la cible et cette augmentation en 2020 s'explique par un effet de seuil avec la mise en place du dépôt En Chardon. Avec l'extension du réseau, on pourrait avoir un nouvel effet de seuil lié à une nouvelle infrastructure.

M. Berdoz déclare que l'application TPG Preview a été mise en place il y a plusieurs mois et elle ne remplace pas l'application traditionnelle. Il pense que cette application est beaucoup plus intéressante que l'ancienne. Elle offre des possibilités notamment dans le temps réel et les favoris qui sont d'une autre génération que l'ancienne. Par contre, ils ont quelques soucis. Le moteur derrière qui fonctionne pour localiser les arrêts n'est pas le même que l'ancienne application et il leur pose problème. De temps en temps, la nouvelle application a des problèmes, ce qui oblige à aller brièvement sur l'ancienne et ce n'est pas souhaitable. Ils ont une communauté d'utilisateurs qui peut faire part de ses critiques, qui sont prises en compte. Ils ont notamment fait des sondages sur différentes fonctions. Il a été prévu d'ici à cet été une évolution majeure qui devrait résoudre les problèmes de fiabilité. Lorsque ce problème sera résolu, ils pourront faire une campagne de communication massive à l'attention de la clientèle pour la préparer au fait qu'ils ne vont pas continuer à maintenir les deux applications et qu'ils basculeront sur la nouvelle. Par prudence et comme ce n'est pas 100% satisfaisant, on se donne quelques mois, mais en principe avant la fin de l'année il y aura une nouvelle application qui pourra faire le job.

Un commissaire (Ve) revient sur le ratio coût/offre. Il comprend l'effet de seuil d'En Chardon mais, si on regarde entre 2016 et 2018, il demande si c'est lié à une augmentation du prix de l'offre.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond qu'elle n'a pas en tête les chiffres des années précédentes. Il y a eu des périodes où c'était plus haut et plus bas. L'effet de seuil d'En Chardon est bien là, mais il y a aussi eu une subvention d'investissement.



Un commissaire (Ve) essaie de comprendre si cet indicateur pourrait être le reflet du fait qu'on s'offre du luxe trop luxueux et qu'on pourrait faire plus avec des choses plus simples.

M. Berdoz explique qu'on va progressivement vers une électrification de la flotte. Aujourd'hui, environ 60% de la clientèle est transportée en véhicules électriques. D'ici à 2030, on a prévu d'aller vers une électrification complète de la flotte. On amortit les véhicules sur des durées importantes et supérieures au ratio classique de l'OFT. Les trams DAV sont très anciens et ils seront utilisés jusqu'en 2030 ; ils auront à ce moment-là 43 ans d'âge. Si on se compare avec les confrères alémaniques, la flotte de trams est plus jeune mais on a créé de nouvelles lignes de tram et on a acheté des véhicules neufs et donc cette flotte va progressivement vieillir.

Un commissaire (Ve) rebondit sur ce qui a été dit sur le Léman Pass. Il entend dire que ce qui fonctionne très bien est l'achat de billets Léman Pass à travers l'application TPG mais qu'à travers le système SNCF, ce serait parfois plus compliqué.

M. Pavageau confirme que la stabilité du système CFF est plus performante et que la SNCF a des difficultés, ce qui fait que des deux côtés de la frontière les clients achètent plutôt sur le site des CFF. Il ajoute que, côté français, les distributeurs de titres sont moins répandus, notamment dans les haltes intermédiaires.

Un commissaire (UDC) demande quels ont été les résultats de TP Pub en 2020. En ce qui concerne le site de la Jonction, il y avait des frais de sécurité importants durant la nuit pour surveiller les trolleys et les trams. Il demande ce qu'il en est avec la mise en route d'En Chardon et si les coûts ont tendance à diminuer.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que, pour TP Pub, l'année 2020 a été paradoxalement meilleure que les autres années. Il y a eu un léger bénéfice, car la direction de TP Pub a négocié une baisse de redevance avec les transports lausannois en lien avec la crise du covid. Le contrat se termine courant 2021, donc on verra aussi le résultat de cette négociation en 2021.

Ces pertes sont intégrées dans le bilan. Concernant le site de la Jonction, il n'y a plus de surveillance mais il y a un nouveau dépôt, donc la baisse des frais de surveillance ne se voit pas forcément.

M. Berdoz précise qu'ils ont aujourd'hui trois sites. La Jonction est toujours un site important pour les TPG ; c'est dorénavant leur centre de maintenance pour toute la flotte électrique sur pneu, c'est-à-dire les trolleybus, les bus TOSA et les véhicules autonomes. Par contre, l'extrême pointe de la Jonction a été rendue au canton et sera mise à disposition de la

Ville. Les véhicules ont quitté l'extrême pointe de la Jonction pour rejoindre en partie Bachet et En Chardon. Les frais de surveillance n'étaient pas tant à la Jonction que sur le réseau. Avant la mise en service d'En Chardon, une partie de la flotte devait passer une partie du temps sur le réseau et, si on ne faisait rien, elle aurait subi des tags et autres déprédations. On a pu lever les patrouilles nocturnes car les véhicules sont tous sur les trois sites.

Un commissaire (UDC) demande à combien se monte l'économie.

M. Berdoz répond que c'est dérisoire par rapport au montant des charges d'En cardon. Il propose de creuser le sujet et de le communiquer ultérieurement à la commission.

Un commissaire (MCG) a une première question qui a trait au refinancement qu'ils ont fait en raison de meilleures conditions. Il demande sur quel marché ils sont allés et s'ils sont débiteurs de créanciers chinois. Il demande si les échéances qu'ils ont pu obtenir sont des échéances longues. Enfin, il ne se réjouit pas de l'arrivée massive de véhicules électriques qui se paient cher, il pense que c'est une très mauvaise solution environnementale. Il demande s'ils font des recherches et prospectent sur la mobilité propulsée par hydrogène qui lui semble plus intéressante. Il demande s'ils sont au courant des recherches du Fraunhofer-Institut en Allemagne qui vient de faire une déclaration importante avec un système qui s'appelle PowerPaste et qui permet de pallier le problème d'approvisionnement posé par l'hydrogène.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que le principal refinancement qu'ils ont fait cette année est un emprunt obligatoire. C'est un emprunt public. Ils ont fait ce refinancement avec un coupon zéro et l'échéance de cet emprunt est à 2032.

M. Berdoz ajoute que les véhicules électriques et ceux à hydrogène sont deux pistes intéressantes. Ils suivent ce qui se fait au niveau du canton. Il y a un projet dans lequel les SIG sont impliqués et leur directeur technique y participe. Il rappelle que, pour faire circuler un véhicule électrique, il faut avoir de l'électricité à disposition.

Le problème de l'hydrogène est qu'il faut avoir de l'hydrogène à disposition et actuellement il n'y a guère de source d'approvisionnement. On participe à ce projet cantonal qui vise à établir une station pilote de production d'hydrogène qui doit permettre de faire circuler des véhicules à titre de test. On s'y intéresse et on suit cela de près. Si on veut des véhicules qui roulent de manière propre à Genève, on peut le faire en électrique et pas en hydrogène, surtout que la quasi-totalité de l'hydrogène qui est produit est sale et obtenu à partir d'hydrocarbure. Pour obtenir de l'hydrogène propre, les technologies sont en train de se mettre en place. A un horizon de quelques

années, ils n'auront pas une flotte de véhicules à hydrogène en service à Genève.

M. Pavageau ajoute que ce travail est fait en collaboration avec les TPG. L'hydrogène est fabriqué à partir d'électricité. On prend de l'électricité verte sur Genève pour fabriquer de l'hydrogène et refabriquer de l'électricité, donc il y a une perte d'énergie en aller-retour, alors autant utiliser directement l'électricité pour faire rouler des bus en l'état actuel du matériel roulant.

Un commissaire (MCG) précise que sa question portait sur la mutation des véhicules diesel en les faisant tourner au gaz naturel. Sur les véhicules qui tournent à l'hydrogène, il précise que le propos est d'utiliser l'hydrogène comme carburant pour faire fonctionner des moteurs à explosion. Les recherches qui sont en cours en Allemagne sont très prometteuses.

Un commissaire (PDC) revient à l'entreprise des TPG qui est une régie autonome avec des obligations. Aujourd'hui, il demande quelle est la situation des TPG. Le covid étant là, il imagine que les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. Il demande s'ils envisagent des embellies et des moyens qui permettent de faire au mieux sachant qu'une entreprise privée aurait diminué ses prestations.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe indique que, pour le budget préparé pour 2021, on avait envisagé deux scénarios : un scénario de reprise et une troisième vague. Finalement, ils ont choisi un budget intermédiaire. Ils avaient prévu une baisse des recettes par rapport à 2019 de l'ordre de 20%. Or, la troisième vague est arrivée et on a des recettes inférieures de l'ordre de 32% par rapport à 2019. Cette troisième vague a un impact et elle espère qu'il n'y en aura pas de quatrième. On espère que la fréquentation va reprendre et que les recettes vont retrouver un niveau budgété.

M. Pavageau explique que la rallonge budgétaire qui avait été accordée fin novembre dernier avait été estimée sur le seuil de moins 20%. Sur Genève, on était resté prudent sur une non-participation de la Confédération au déficit 2021. Lorsqu'ils ont présenté ce budget fin 2020, ils étaient partis sur l'hypothèse d'aucune subvention pour 2021 pour le transport urbain d'agglomération. Les événements prennent une bonne tournure au niveau du parlement fédéral. Il y a deux initiatives du parlement pour demander au Conseil fédéral de poursuivre également cette participation en 2021 qui devrait être votée au mois de juin. Il y a de fortes chances que la Confédération accepte de reconduire sa participation.

Un commissaire (S) a des questions sur la responsabilité environnementale et sociale des TPG. Selon la Tribune de Genève fin mars 2021, le bruit provoqué par les véhicules à moteur est la principale cause de

pollution sonore en ville. Il demande s'ils sont d'accord avec cette affirmation et s'ils sont associés aux efforts du canton pour réduire les conséquences du bruit du trafic routier. On a vu que les employés des TPG participaient au Jerusalem Dance Challenge dans les dépôts des TPG. Il demande pourquoi ils ont décidé de faire cette action. Enfin, par rapport aux incidents racistes dans l'entreprise des TPG, on se rappelle que la polémique autour des travailleurs frontaliers atteignait les TPG avec des propos scandaleux relatés notamment par la RTS. Il demande s'ils ont l'impression que ça s'est un peu résorbé.

M. Berdoz répond qu'en ce qui concerne le bruit du trafic routier, il n'a pas à confirmer ou pas les estimations de la Tribune de Genève. Le problème du bruit est réel. Les autorités de la Ville et du canton de Genève entendent améliorer la situation. Les TPG peuvent le faire à leur niveau. Le fait de remplacer des véhicules diesel par des véhicules électriques est aussi favorable à la question du bruit. En allant vers une électrification de la flotte, on contribue à améliorer la situation en agglomération. Si certains secteurs passent à 30 km/h ça va manifestement améliorer la question du bruit. Pour ce qui est du Jerusalem Dance Challenge, il se sont demandé s'il fallait le faire. Il fallait le faire du point de vue interne, car tout le monde a eu une envie de le faire. En termes de cohésion interne, ça a été un vrai plus. Sa crainte était que ça puisse donner l'impression que, alors que les temps et les finances sont difficiles, les employés des TPG dansent et que tout va bien. Dans des proportions massives, la réponse sur les réseaux sociaux a été positive.

On a bien pris le soin en début de vidéo de préciser que le personnel a fait cette opération entièrement sur son temps libre, car il ne revenait pas à l'entreprise et à l'Etat de payer cela. En termes d'images externe et interne, c'était une belle opération. Enfin, sur la question des incidents racistes, les TPG avec leurs 2100 employés sont le reflet de la société avec ses difficultés. Il rappelle que le taux de frontaliers aux TPG est légèrement inférieur au taux de frontaliers du bassin économique du canton de Genève. Ils ont 23% d'employés transfrontaliers dans leur effectif. Ces dernières années, ils n'ont pas eu de problèmes liés au racisme ou à des tensions entre employés résidant d'un côté et de l'autre de la frontière. Il y a de nombreuses années, il y avait eu un meurtre au sein des TPG dont une partie des mobiles étaient liés à des tensions entre personnes résidant dans des pays différents. Ils n'ont pas constaté de tensions particulières dans l'entreprise en lien avec des questions de genre, de « race » ou de nationalité.

Un commissaire (S) revient sur la question du bruit des trams au centre-ville. Il demande si on peut faire mieux et si la modernisation de la flotte concerne aussi certains trams qui sont très bruyants.

M. Berdoz répond que les véhicules plus modernes font un peu moins de bruit que les anciens trams. Ce qui est très important pour les trams et le bruit associé c'est la question du grincement. Il y a 5-6 ans en ville de Genève et à Carouge en particulier, il y avait des problèmes sérieux de grincement. On avait mené une campagne pour améliorer le graissage et, depuis, on a pu revenir à un niveau qui n'est plus celui de l'époque. Il pense que la question du bruit du tram est sous contrôle. On ne peut qu'optimiser le graissage.

Une commissaire (Ve) a entendu durant cette séance beaucoup d'inquiétudes sur la qualité du service à la clientèle et du développement durable. Elle n'a pas trouvé d'informations sur l'inclusion des personnes en situation de handicap, notamment des aménagements, la formation du personnel et des audits en lien avec les personnes à mobilité réduite. Il y a des problématiques récurrentes et importantes pour les personnes en situation de handicap qui utilisent les TPG, et notamment la politique des arrêts sur demande. Elle a constaté qu'on n'entendait pas tout le temps l'information des arrêts sur demande. Elle demande s'il y a une commission sur l'accessibilité et à quelle fréquence elle se réunit.

Avec le vieillissement de la population genevoise et l'objectif du report modal, elle demande s'il y aura des bus accessibles de façon autonome pour les personnes en fauteuil roulant puisqu'il faut actuellement que le conducteur sorte de sa cabine et que, en termes d'autodétermination de ces personnes et de stigmatisation, elle trouve cela gênant. Elle demande si les nouveaux bus seront plus inclusifs. En ce qui concerne la vitesse commerciale, elle demande s'il y a des nouveautés en termes de synchronisation des feux pour améliorer l'attractivité.

M. Berdoz confirme que la question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est une préoccupation des TPG. Ils ont un comité avec plusieurs organisations qui leur font part de leur expérience sur le réseau et qui émettent des demandes. Ceci leur permet d'être toujours au courant des problématiques de cette clientèle. En ce qui concerne l'accessibilité aux véhicules, des efforts ont été faits, y compris sur les anciens véhicules qui ont été transformés pour permettre l'accessibilité et assurer des planchers bas à certaines entrées. Il informe qu'il y a une obligation légale pour les communes de mettre à niveau les arrêts et que ceci se fait progressivement.

Le trottoir doit être suffisamment haut pour entrer de plain-pied. Il y a encore manifestement du travail. L'ensemble des communes ne sont pas

arrivées au bout de leur tâche. Sur la question de la vitesse commerciale, c'est évidemment une préoccupation majeure et commune pour le DI et les TPG. Les TPG considèrent la situation comme non satisfaisante aujourd'hui mais en progrès. On ne veut pas s'arrêter là car il y a mieux à faire. Une commission se réunit régulièrement ; elle réunit le canton, les TPG et la Ville de Genève et planche sur un nombre d'actions.

M. Pavageau rappelle que le Grand Conseil a accordé il y a 3 ans un crédit d'investissement pour un montant de 32 millions de francs pour des carrefours qui étaient obsolètes. Ils préparent la poursuite de ce plan d'actions qui nécessitera de poursuivre l'affectation du budget dans le cadre du projet d'agglomération 4 qui permettra d'être plus efficace pour la vitesse commerciale. Il y a un copil dédié à la vitesse commerciale pour identifier les mesures qu'on peut faire ensemble et les mettre en application. Sur l'accessibilité, il y a un travail régulier mais ce sont les communes qui sont propriétaires ; on n'est qu'incitateur et pas décideur.

Une commissaire (Ve) précise que, quand elle parle d'accessibilité, elle parle d'inclusivité.

M. Berdoz ajoute qu'il y a le fait de pouvoir entrer facilement dans le véhicule et de pouvoir se placer à l'intérieur du véhicule. Il y a toujours des places disponibles à proximité de l'entrée à niveau. Certains trams ont des parties à escalier. Ils sont sur le point de lancer un nouvel appel d'offres pour une série de tramways et ce sont des éléments qui entrent en compte dans le cahier des charges.

Un commissaire (PDC) indique qu'il y a quelques semaines M. Berdoz est devenu directeur des RH. Il demande quelle est la situation particulière des employés qui étaient en souffrance dans l'entreprise et ce qu'il a apporté de plus à l'entreprise avec cette nouvelle casquette RH.

M. Berdoz explique que deux des huit secteurs d'activité des TPG ont connu des problèmes relationnels, ce qui les a amenés à faire une enquête externe et indépendante, qui a abouti à des conclusions et à des actions de leur part. Les constats qui ont été faits sont qu'il y avait entre certains employés, de la part de certains collaborateurs vis-à-vis de leur supérieur et de managers vis-à-vis des équipes, des comportements pas toujours respectueux. Ils ont pris certaines mesures, notamment la mise en place de médiations et des changements dans l'organisation. A cette occasion, la directrice des RH a souhaité quitter l'entreprise ce qui a amené à mettre en place une organisation ad intérim. Il n'a pas l'intention de faire plusieurs années à ce poste. Ils ont décidé d'étudier une nouvelle organisation des RH. Si on veut que l'entreprise fonctionne de manière harmonieuse, il faut que les

RH apportent leur soutien. On a lancé une étude pour une nouvelle organisation des RH en impliquant le personnel du département pour qu'il donne des indications sur ce qu'il entend. Dans ce contexte-là, il lui a semblé important de montrer l'importance qu'il accorde à cette opération en reprenant ad intérim la direction tout en s'assurant qu'un cadre supérieur a été détaché, car son emploi du temps ne lui permet pas de le faire seul. Ils travaillent actuellement sur une organisation nouvelle et des mesures concrètes, afin que ces personnes réapprennent à se parler et ils lancent un processus de recrutement pour qu'une personne occupe la fonction de directeur-trice des RH à temps plein.

Le président a quelques questions concernant la dette qui augmente de 50 millions. Il demande si c'est lié à cette année particulière et au déficit qui n'est pas intégralement comblé par l'Etat et la Confédération et si on va continuer sur ce mouvement-là.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique qu'avec la structure financière des TPG et les projets d'extension du réseau, la dette ne peut qu'augmenter. On est assez contraint au niveau des revenus. L'autofinancement se fait via les amortissements, ce qui permet de rembourser la dette existante mais pas d'éviter qu'elle continue d'augmenter. Il n'y a pas de financement spécifique des nouveaux investissements. Ça fait partie des points d'inquiétude au niveau du canton. Ils mènent des analyses pour qu'elle n'augmente pas et pour pouvoir la résorber. En l'état actuel, la dette va continuer d'augmenter encore et c'est prévu dans le contrat de prestations jusqu'en 2024.

Le président demande à combien elle devrait être en 2024.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond qu'elle n'a pas les chiffres en tête. La dette est de l'ordre de 680 millions.

Le président comprend qu'ils arrivent à se refinancer sur les marchés de façon compétitive.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique qu'à ce stade, ils ont la garantie du canton, ce qui leur permet de se refinancer à des conditions correctes. Si on a des subventions du canton, ça peut poser des problèmes en termes de TVA, car on récupère moins de TVA.

Le président relève que, sur les fonds propres, on est seulement à 1 million. Il demande comment il doit lire cela.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe explique que la particularité de leur capital de dotation est qu'il est rémunéré. Il avait été convenu à l'époque avec le canton que ce capital était identifié pour lui-même, et les fonds propres comme étant les réserves propres aux TPG. Au niveau des fonds propres, ils sont proches de zéro parce que c'était une volonté, dans le cadre des négociations du

contrat de prestations, de liquider les réserves que les TPG avaient accumulées dans les précédents contrats de prestations. En 2021, ils vont gentiment remonter, car à côté de ça on avait un swap qui avait été fait lors de la première émission obligataire des TPG et il remonte de 1 million tous les ans.

Le président imagine que les RHT n'ont pas été comptabilisées. Il demande de quoi il s'agirait s'il y avait une bonne nouvelle par rapport à ça.

M<sup>me</sup> Heurtault Malherbe répond que ça dépend de comment elles seraient prises en compte par la Confédération. On avait estimé à un montant de l'ordre de 13 millions de francs.

Le président demande comment ils appréhendent le possible changement d'habitudes par rapport au télétravail.

M. Berdoz répond qu'ils suivent ce qui se fait et les différentes études à ce sujet. Il y a dans une proportion modeste des jours qui vont se faire en télétravail plus que précédemment. Au niveau des TPG, ils font évoluer le règlement pour permettre le télétravail. Ils pensent que le télétravail va subsister après la crise de manière plus importante, mais on ne sait pas dans quelles proportions. Ça va avoir des conséquences bénéfiques en termes d'écrêtage de l'heure de pointe. Si ça amène provisoirement une baisse de fréquentation, ça aura un effet négatif sur les recettes, tout ça dans un contexte de développement de l'offre et des transports publics. Il voit ça comme un frein provisoire et une courbe qui monte moins vite que ce qui était prévu. Ça les amène à avoir des réflexions sur de possibles autres offres. On ne sait pas ce qu'il va se passer. Il est donc vraisemblable que ça touche la courbe de croissance et qu'il faille réfléchir à des adaptations en termes d'offre de titres de transport.

Un commissaire (MCG) demande s'il y a un signal sur des sièges qui doivent être libérés lorsqu'une personne à mobilité réduite entre dans les transports publics.

M. Berdoz répond par l'affirmative.

Le président remercie les auditionnés de leur venue. Il en prend congé.

## **Discussion interne**

Le président demande si la commission souhaite des auditions par rapport à ces deux PL ou si on peut les voter maintenant.



**Votes**

Le président met aux voix le PL 12953 :

Oui : Unanimité

Non : —

Abstentions : —

***Le PL 12953 est accepté à l'unanimité.***

Le président met aux voix le PL 12954 :

Oui : Unanimité

Non : —

Abstentions : —

***Le PL 12954 est accepté à l'unanimité.***

*Catégorie de débat préavisée : III (extraits)*

## **Projet de loi (12953-A)**

### **approuvant les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre h, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 33 de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;  
vu les états financiers consolidés des Transports publics genevois pour l'année 2020 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois, du 8 mars 2021,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique      Etats financiers**

<sup>1</sup> Les états financiers consolidés des Transports publics genevois (TPG) comprennent :

- a) un bilan ;
- b) un compte de résultat ;
- c) un tableau des variations des fonds propres ;
- d) un tableau des flux de liquidités ;
- e) une annexe contenant un résumé des principes et méthodes comptables, des notes détaillant les différents postes du bilan et du compte d'exploitation, ainsi que les autres informations requises par le référentiel comptable.

<sup>2</sup> Les états financiers pour l'année 2020 sont approuvés.

## **Projet de loi (12954-A)**

### **approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 58, lettre i, et 60, lettre e, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 ;  
vu l'article 34, alinéa 1, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 ;  
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 ;  
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020 ;  
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020 ;  
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 12 avril 2021,  
décrète ce qui suit :

#### **Article unique      Rapport de gestion**

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2020 est approuvé.



**stpg**

 **COMPTES 2020**

## COMPTES DE RESULTAT 2020

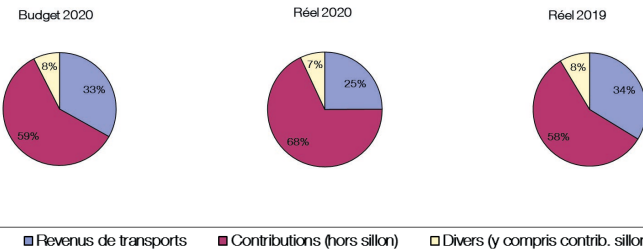


DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET *	REEL	REEL *	ÉCARTS		ÉCARTS	
	CONSOLIDE	CONSOLIDE	CONSOLIDE	Réal vs budget		Réal 2020 vs réel 2019	
	31.12.2020	31.12.2020	31.12.2019	CHF	%	CHF	%
<b>PRODUITS EXPLOITATION</b>							
Revenus de transports	159'173	119'951	103'702	-43'322	-27.2%	-37'001	-24.7%
dont revenus de transports UNRESO	132'397	97'391	124'547	-39'096	-29.5%	-37'366	-27.7%
dont revenus de transports Léman Pass	8'291	7'292	0	841	10.0%	7'292	88.0%
Contributions UNRESO	38'752	39'454	38'108	722	1.9%	1'347	3.5%
Contributions de l'Etat de Genève	232'259	251'423	211'410	19'164	8.3%	40'013	18.9%
Contributions de la Confédération	11'933	21'805	11'722	9'872	82.7%	10'063	86.0%
Contributions des communes et des Tiers	16'227	18'143	19'244	1'916	11.8%	2'900	18.0%
Produits d'exploitation divers	21'537	16'981	22'297	-4'556	-21.2%	-9'316	-23.8%
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>479'881</b>	<b>463'658</b>	<b>452'532</b>	<b>-16'223</b>	<b>-3.4%</b>	<b>11'126</b>	<b>2.6%</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>							
Frais de personnel	267'891	264'745	259'415	-3'146	-1.2%	5'321	2.1%
Frais de véhicules	31'724	31'106	31'095	-619	-1.9%	10	0.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	22'076	22'415	20'148	1'338	6.1%	3'266	16.2%
Sous-traitance de transport	59'547	57'201	57'213	-2'146	-3.6%	-13	0.0%
Charges d'exploitation diverses	31'432	33'220	31'296	1'789	5.7%	1'904	6.1%
Dotations aux amortissements	54'033	49'013	46'575	-5'020	-9.3%	2'459	5.2%
Pertes sur constatés et débiteurs	2'528	1'536	2'762	-692	-28%	-1'246	-44.8%
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>469'031</b>	<b>460'236</b>	<b>448'525</b>	<b>-8'795</b>	<b>-1.9%</b>	<b>11'711</b>	<b>2.6%</b>
à des produits	39%	39%	39%				
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>10'850</b>	<b>3'422</b>	<b>4'007</b>	<b>-7'428</b>	<b>-68.5%</b>	<b>-865</b>	<b>-14.6%</b>
Produits financiers	797	1'675	3'229	898	112.8%	-1'354	-48.1%
Charges financières	19'215	12'208	11'078	-7'517	-37.3%	-529	-5.1%
<b>Résultat financier</b>	<b>-18'468</b>	<b>-10'633</b>	<b>-8'479</b>	<b>8'325</b>	<b>43.9%</b>	<b>-2'154</b>	<b>-25.4%</b>
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	0	28	58	28		-30	-52.4%
<b>RÉSULTAT NET (EXCÉDENT)</b>	<b>-6'108</b>	<b>-7'183</b>	<b>-4'814</b>	<b>924</b>	<b>11.4%</b>	<b>-2'770</b>	<b>-62.7%</b>
Total des produits	482'068	462'261	452'820	-19'208	-3.2%	3'541	2.1%
Total des charges	488'276	472'544	460'294	-15'232	-3.2%	12'125	2.2%

\* actualisé

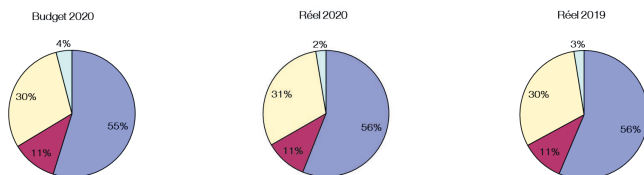
3

## REPARTITION DES PRODUITS EN %



4

## REPARTITION DES CHARGES EN %



■ Frais de personnel ■ Dotations aux amortissements ■ Biens et services (y compris droit du sillon) ■ Charges financières

5



## DETAIL DES PRODUITS ET DES CHARGES

6

# PRODUITS DU TRANSPORT COMPTABILISES



## DETAIL DES REVENUS DE TRANSPORT 31.12.2020

### Produits comptabilisés - part TPG

en milliers CHF	Budget * Consolidé 31.12.2020	Réal Consolidé 31.12.2020	Réal Consolidé 31.12.2019	ÉCARTS Réal vs budget		ÉCARTS Réal 2020 vs réel 2019	
				CHF	%	CHF	%
Billets	47'255	28'702	46'813	-18'493	-39.1%	-18'052	-38.6%
dont cartes journalières	7981	4'273	8362	-3'708	-46.5%	-4'089	-48.9%
Abonnements annuels	50'923	46'896	48'916	-4'027	-7.9%	-2'020	-4.1%
Abonnements mensuels	27'762	18'409	27'567	-9'353	-33.7%	-9'159	-33.2%
Abonnements hebdomadaires	441	85	370	-356	-80.6%	-285	-77.0%
Autres titres de transports	7'964	6'823	15'044	-1'142	-14.3%	-8'221	-54.6%
Rabais et bonus	-3'948	-3'593	-4'064	355	-9.0%	471	-11.6%
<b>Total revenus de transports UNIRESO</b>	<b>130'397</b>	<b>97'581</b>	<b>134'647</b>	<b>-33'016</b>	<b>-25.3%</b>	<b>-37'266</b>	<b>-27.7%</b>
Revenus de transports LEMAN PASS	6'291	7'232	0	941	15.0%	7'232	
Revenus de transports TPG	15'290	6'173	12'626	-9'117	-59.6%	-6'453	-51.1%
Revenus de transports autres	7'195	5'065	6'479	-2'130	-29.6%	-1'415	-21.8%
<b>TOTAL</b>	<b>159'173</b>	<b>115'851</b>	<b>153'752</b>	<b>-43'322</b>	<b>-27.2%</b>	<b>-37'901</b>	<b>-24.7%</b>
Part TPG via du réajustement services							
* retraité							

7

# DETAIL DES CHARGES D'EXPLOITATION

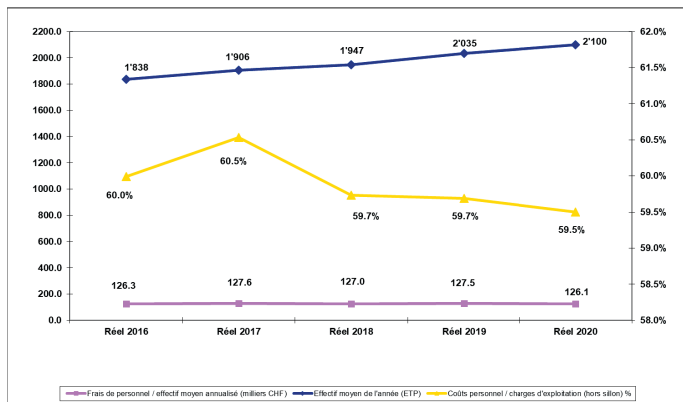


DÉSIGNATION en milliers CHF	BUDGET CONSOLIDE 31.12.2020	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2020	RÉEL CONSOLIDE 31.12.2019	Écarts Réal vs budget		Écarts Réal 2020 vs réel 2019	
				CHF	%	CHF	%
Frais de personnel	267'891	264'745	259'415	-3'146	-1.2%	5'331	2.1%
Frais de véhicules	31'724	31'105	31'095	-619	-1.9%	10	0.0%
Frais de bâtiments et installations fixes	22'076	23'415	20'148	1'338	6.1%	3'266	16.2%
dont droits de salon et d'usage	13'909	15'284	13'897	1'376	9.9%	1'387	
Sous-traitance de transport	59'347	57'201	57'213	-2'146	-3.6%	-13	0.0%
Sous-traitance de transport	41'180	41'009	40'272	-172	-0.4%	737	1.8%
Sous-traitance GLCT	18'166	16'192	16'941	-1'975	-10.9%	-749	-4.4%
Charges d'exploitation diverses, dont	31'432	33'220	31'296	1'789	5.7%	1'924	6.1%
Assurances et franchises	2'154	2'325	2'229	171	7.9%	96	4.3%
Budgets et mandats	1'759	1'308	1'824	-451	-25.6%	-516	-28.3%
Commissions et frais de vente	6'204	5'221	7'274	-863	-13.9%	-2'053	-28.2%
Communication et marketing	4'063	3'283	4'098	-779	-19.2%	-814	-19.9%
Entretien, maintenance, locations	6'833	7'174	6'187	340	5.0%	987	15.9%
Frais administratifs	3'778	3'315	3'207	-463	-12.2%	108	3.4%
Cotisations impôts et taxes	471	3'420	1'102	2'949	625.4%	2'318	210.4%
Autres charges	6'169	7'174	5'376	1'005	16.3%	1'797	33.4%
Dotations aux amortissements	54'033	49'013	46'575	-5'020	-9.3%	2'439	5.2%
Pertes sur constats et débiteurs	2'528	1'536	2'782	-962	-39.2%	-1'246	-44.8%
<b>TOTAL</b>	<b>469'031</b>	<b>460'236</b>	<b>448'525</b>	<b>-8'795</b>	<b>-1.9%</b>	<b>11'711</b>	<b>2.6%</b>

8

## EVOLUTION DES FRAIS DE PERSONNEL 2016-2020

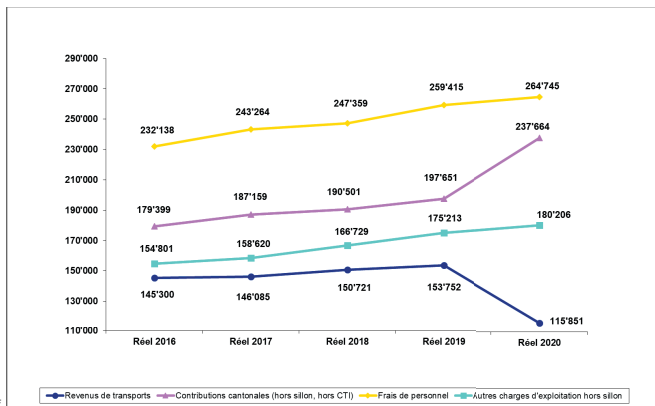
σtpg



9

## EVOLUTION DES PRODUITS ET CHARGES 2016-2020

σtpg



- En milliers CHF

10





## INVESTISSEMENTS ET BILAN

11

### SUIVI DES INVESTISSEMENTS

En CHF	Désignation	Comptabilisé 2020 Consolidé	PPF 2020
	Bâtiments	4'251'026	15'605'000
	Installations Fixes	1'269'936	4'350'000
	<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>	<b>5'520'962</b>	<b>19'955'000</b>
	Bureautique & Mobilier	32'636	50'000
	Instal. & Matériel Info & Télécommunication	2'162'973	3'090'000
	Outilsages, Machines & Installations Autres	202'515	600'000
	<b>Équipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>	<b>2'398'124</b>	<b>3'740'000</b>
	Autobus	522'051	0
	Tramways	15'221	25'455'000
	Trolleybus	5'011	23'000'000
	Équipements Embarqués	3'576'614	11'710'000
	Véhicules de Service	269'391	380'000
	<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>4'388'288</b>	<b>60'545'000</b>
	Systèmes d'Informations & Télécommunications	7'737'377	11'870'000
	<b>Immobilisations Incorporelles</b>	<b>7'737'377</b>	<b>11'870'000</b>
	<b>Investissements PPF (hors En-Chardon)</b>	<b>20'044'751</b>	<b>96'110'000</b>

12

## BILAN ACTIF



En Millions CHF	31.12.2020	31.12.2019
<b>ACTIF</b>		
LIQUIDITES	12.8	13.9
DEBITEURS D'EXPLOITATION	26.1	32.9
STOCKS	19.7	19.4
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS	41.1	10.6
<b>TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS</b>	<b>99.6</b>	<b>76.9</b>
TERRAINS, BÂTIMENTS INSTALLATIONS FIXES	404.8	84.2
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS	367.2	391.9
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, NET	26.4	17.3
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, NET	16.6	13.8
TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS EN COURS	16.7	323.7
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS	41.4	24.1
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE	1.0	1.0
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME	2.6	2.7
<b>TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES</b>	<b>876.6</b>	<b>858.6</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>976.3</b>	<b>935.5</b>

13

## BILAN PASSIF



En millions CHF	31.12.2020	31.12.2019
<b>PASSIF</b>		
CREANCIERS D'EXPLOITATION	22.0	26.7
PART A COURT TERME DES PROVISIONS	2.8	1.7
EMPRUNTS ET DETTES A COURT TERME	0.0	4.8
PART A COURT TERME DES DETTES A LONG TERME	50.2	119.2
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME	56.8	51.1
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b>	<b>131.8</b>	<b>203.5</b>
EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME	633.3	529.9
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES, NET	150.7	137.3
PROVISIONS A LONG TERME	0.3	0.3
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL	12.3	11.8
AUTRES ENGAGEMENTS A LONG TERME	2.9	1.7
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME</b>	<b>799.5</b>	<b>681.0</b>
<b>SOUS-TOTAL DU PASSIF</b>	<b>931.2</b>	<b>884.4</b>
<b>CAPITAL DE DOTATION</b>	<b>44.0</b>	<b>44.0</b>
FONDS DE RESERVES	8.2	11.5
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-7.2	-4.4
<b>FONDS PROPRES</b>	<b>1.0</b>	<b>7.1</b>
<b>TOTAL DU PASSIF</b>	<b>976.3</b>	<b>935.5</b>

14



## RAPPORT DE GESTION

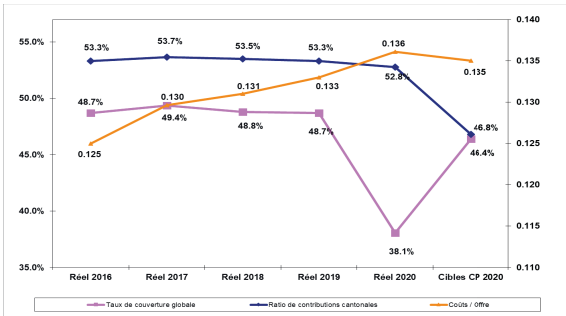
15

## FAITS MARQUANTS

- 1<sup>ère</sup> année du nouveau contrat de prestations 2020-2024
- Crise sanitaire en lien avec la pandémie de COVID-19
  - Adaptation de l'offre en fonction des mesures sanitaires
  - Participation active au dispositif ORCA
  - Mise en place de mesures de protection de notre personnel et de nos clients
  - Mise en place massive du télétravail dès le 1<sup>er</sup> confinement grâce au projet AIR
  - Chute des recettes commerciales
- Mise en exploitation de notre centre de maintenance En Chardon

16

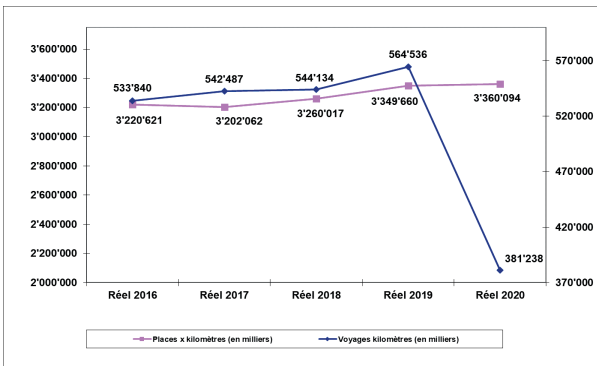
# INDICATEURS FINANCIERS DU CONTRAT DE PRESTATIONS



- Taux de couverture globale = produits propres TPG (y compris CTI) / total charges (hors sillon)
- Ratio de contributions cantonales = contributions cantonales (hors CTI, hors sillon) / total produits (hors sillon)
- Coûts / offre = total charges (hors sillon) / total places kilomètres réalisées

NB : Le ratio de contributions cantonales est calculé hors contributions CTI à partir de 2020.

# EVOLUTION PLACES ET VOYAGES x KM 2016–2020



- Places kilomètres totales, y compris France.