

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 26 juin 2019*

## **Projet de loi**

### **accordant une indemnité de 1 252 554 827 francs aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2020 à 2024**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

#### **Art. 1 Contrat de prestations**

<sup>1</sup> Le contrat de prestations 2020-2024 conclu entre l'Etat et l'entreprise de droit public « Transports publics genevois » (ci-après : l'entreprise des TPG) est ratifié.

<sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.

#### **Art. 2 Indemnité**

<sup>1</sup> L'Etat verse à l'entreprise des TPG, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants maximums suivants :

Année 2020	:	232 259 086 francs
Année 2021	:	244 434 060 francs
Année 2022	:	254 212 876 francs
Année 2023	:	259 012 876 francs
Année 2024	:	262 635 929 francs

<sup>2</sup> Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 13, alinéa 2.

### **Art. 3 Indemnités non monétaires**

<sup>1</sup> L'Etat met à disposition de l'entreprise des TPG, sans contrepartie financière ou à des conditions préférentielles, des droits de superficie d'un montant de 439 344 francs par an pour les années 2020 à 2024.

<sup>2</sup> Cette indemnité non monétaire est valorisées selon le montant cité à l'alinéa 1 et figurent en annexe aux états financiers de l'Etat et des TPG. Ce montant peut être réévalué chaque année, en raison d'éléments tels que les taux d'intérêts, des amortissements, une modification du contrat de superficie ou des évolutions du droit fédéral.

### **Art. 4 Enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements**

L'entreprise des TPG prévoit d'assumer le financement des montants d'investissements suivants, répartis en tranches annuelles :

96 110 000 francs en 2020

68 071 000 francs en 2021

67 047 000 francs en 2022

74 305 000 francs en 2023

89 525 000 francs en 2024

### **Art. 5 Garantie**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est autorisé, au sens de l'article 31, alinéa 2, de la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017, à garantir par un cautionnement simple le remboursement d'un ou de plusieurs emprunts à hauteur de 395 058 000 francs en faveur de l'entreprise des TPG pour l'acquisition des investissements et pour le refinancement de la dette, conformément aux exigences du contrat de prestations 2020-2024, mentionnés à l'article 4.

<sup>2</sup> Le montant résiduel de ce cautionnement est mentionné en pied de bilan de l'Etat de Genève.

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat peut également garantir par un cautionnement simple des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'alinéa 1 si, en cours de contrat, il s'avère que l'entreprise des TPG doit :

- a) investir pour le financement de projets structurants des montants plus importants que ceux prévus dans l'enveloppe budgétaire pluriannuelle d'investissements du contrat de prestations 2020-2024;
- b) procéder à des emprunts en vue du financement de projets structurants liés au prochain contrat de prestations et qui entrent dans le cadre du prochain plan d'actions des transports collectifs (2025-2029).

<sup>4</sup> L'application de l'alinéa 3 est subordonnée à la condition selon laquelle l'emprunt ne génère pas de charges de fonctionnement supplémentaires qui nécessiteraient une subvention additionnelle par rapport au contrat de prestations en cours.

#### **Art. 6 Appel de la garantie**

Un appel de la garantie donne lieu à un arrêté du Conseil d'Etat publié dans la Feuille d'avis officielle.

#### **Art. 7 Rémunération de la garantie**

Cette garantie fait l'objet d'une rémunération inscrite chaque année dans la loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève.

#### **Art. 8 Programme**

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme M01 « Transport et mobilité ».

#### **Art. 9 Durée**

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2024. L'article 13 est réservé.

#### **Art. 10 But**

Cette indemnité doit permettre de réaliser la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

#### **Art. 11 Prestations**

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

#### **Art. 12 Contrôle interne**

<sup>1</sup> Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

<sup>2</sup> L'entité dont les comptes sont consolidés avec ceux de l'Etat doit mettre en œuvre un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'Etat.

**Art. 13 Relation avec le vote du budget**

<sup>1</sup> L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

<sup>2</sup> Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.

**Art. 14 Contrôle périodique**

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département des infrastructures.

**Art. 15 Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI

## TABLE DES MATIERES

<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>7</b>
<b>2. BILAN DU CONTRAT DE PRESTATIONS 2015-2019</b>	<b>7</b>
<b>2.0. Bilan général.....</b>	<b>7</b>
<b>2.1. Atteinte des objectifs fixés en 2014 .....</b>	<b>9</b>
2.1.2. Fréquentation .....	9
2.1.3. Qualité du service à la clientèle .....	10
2.1.3.1 Taux de disponibilité des DATT.....	10
2.1.3.2 Taux de courses non réalisées.....	10
2.1.4. Objectifs environnementaux .....	11
2.1.5. Objectifs financiers .....	12
2.1.5.1. Ratio de contributions cantonales .....	12
2.1.5.2. Taux de couverture globale.....	13
2.1.5.3. Coût de l'offre.....	14
<b>2.2. Evolution 2015-2019 de l'offre de transport TPG.....</b>	<b>15</b>
2.2.1. Développement du réseau .....	15
2.2.2. Matériel roulant et domaine technique.....	18
2.2.2.1. Evolution générale .....	18
2.2.2.2. Parc de matériel roulant .....	19
2.2.2.3. Evolutions par catégories de véhicules .....	20
2.2.3 Qualité de service : information voyageurs .....	20
2.2.4 Carte sans contact, chèque commune et DATT mobiles .....	21
<b>2.3. Evolution financière 2015-2018 des TPG.....</b>	<b>21</b>
2.3.1. Revenus.....	23
2.3.1.1. Produits du transport.....	23
2.3.1.2. Contributions et subventions.....	23
2.3.2. Charges .....	23
2.3.2.1. Charges de personnel .....	23
2.3.2.2. Biens et services.....	24
2.3.2.3. Amortissements.....	24
2.3.2.4. Autres charges.....	24
2.3.3. Investissements .....	25

<b>2.4. Conclusion .....</b>	<b>26</b>
2.4.1. Nécessité de l'indemnité.....	26
2.4.2. Utilité et opportunité de l'indemnité.....	26
2.4.3. Efficacité de l'indemnité .....	26
2.4.4. Efficience de l'indemnité.....	27
<b>3. CONTRAT DE PRESTATIONS 2020-2024 .....</b>	<b>27</b>
<b>3.1. Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024 .....</b>	<b>27</b>
<b>3.2. Objectifs du contrat de prestations 2020-2024 .....</b>	<b>29</b>
3.2.1. Offre de transport.....	29
3.2.2. Transparence et contrôle étatique .....	31
<b>3.3. Optimisation et développement des services des TPG.....</b>	<b>31</b>
<b>3.4. Evolution financière 2020-2024.....</b>	<b>32</b>
3.4.1. Plan d'investissements .....	32
3.4.2. Comptes de fonctionnement.....	35
3.4.3. Résultat financier .....	37
3.4.4. Ratios financiers .....	37
<b>3.5. Modes de fonctionnement et vérification des résultats .....</b>	<b>38</b>
3.5.1. Principes de contrôle.....	38
3.5.2. Système objectifs/indicateurs.....	38
3.5.2.1. Indicateurs de production et de qualité soumis à pénalités .....	38
3.5.2.2. Indicateurs environnemental et de qualité non-soumis à pénalités .....	39
3.5.3. Pénalités.....	39
<b>3.6. Commentaires du contrat de prestations, article par article.....</b>	<b>40</b>
<b>3.7. Commentaires du projet de loi, article par article.....</b>	<b>46</b>
<b>4. CONCLUSION .....</b>	<b>49</b>

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les Députés,

### 1. Introduction

En début de chaque législature, le Grand Conseil est appelé à définir l'offre en matière de transports collectifs que le canton souhaite mettre à la disposition du public pour une période de cinq ans. Ce processus se déroule en deux phases successives distinctes, mais intimement liées.

Dans un premier temps, le Conseil d'Etat élabore, selon la loi sur la mobilité (LMob – H 1 20), du 23 septembre 2016, un plan d'actions des transports collectifs (PATC) pluriannuel qu'il transmet au Grand Conseil qui se prononce à ce sujet par voie de résolution dans un délai de trois mois. Cette planification directrice fixe pour la période concernée les objectifs stratégiques que le canton souhaite atteindre en la matière pour l'ensemble des modes de transports collectifs (tramways, bus, trains, bateaux).

Dans un second temps, et sur cette base, des contrats de prestations sont préparés, puis adoptés par le Conseil d'Etat qui les transmet pour ratification au Grand Conseil sous la forme d'un projet de loi. C'est l'objet du présent projet de loi qui présente et sollicite la ratification du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les Transports publics genevois (TPG) pour les années 2020 à 2024.

Avant de présenter ledit contrat, il est procédé dans les pages suivantes à un bilan du contrat de prestations 2015-2019, qui est sur le point de s'achever.

### 2. Bilan du contrat de prestations 2015-2019

#### *2.0. Bilan général*

Cette section vise à présenter au Grand Conseil, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF – D 1 11), du 15 décembre 2005, un contrôle périodique de l'exécution des tâches du précédent contrat de prestations signé entre l'Etat et les TPG pour les années 2015 à 2019.

Ce contrat de prestations peut être scindé en deux périodes distinctes. En effet, les années 2015 et 2016 ont été globalement en phase avec le scénario A du Plan d'actions des transports collectifs 2015-2018 adopté par le Conseil d'Etat le 28 janvier 2015. Ce plan prévoyait une diminution de l'offre visant à tenir compte du manque à gagner en termes de recettes voyageurs suite à la

baisse des tarifs votée par les citoyennes et citoyens du canton qui avaient accepté l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » (IN 146), le 18 mai 2014. L'offre TPG aura finalement diminué de quelque 5% durant cette période.

Dès 2016, plusieurs lois ont été votées par le Grand Conseil afin de stopper cette tendance baissière. Il s'agit de la loi 11919, du 23 septembre 2016, qui a permis d'augmenter l'indemnité TPG de 4 millions de francs pour les années 2017 et 2018; de la loi budgétaire 11968, du 16 décembre 2016, qui prévoyait l'augmentation de l'indemnité TPG de 1 million de francs et enfin de la loi 12128, du 21 septembre 2017, qui a entériné le retour au niveau d'offre de 2014 (les montants correspondants étant inscrits aux budgets 2018 et 2019).

Compte tenu de ces éléments, un certain écart entre la planification et la réalisation est apparu au fil des années. Certaines lignes ont été mises en place de façon différente après discussion avec les communes (refonte des lignes 47, J, K, L, création de la ligne P et refonte de la ligne W, etc.) et d'autres n'ont pas pu être mises en service faute de prise en charge financière (ligne 38). Enfin, un certain nombre de prestations, non prévues initialement, ont été mises en œuvre grâce notamment au financement des communes (lignes 35, B et U) ou aux indemnités cantonales supplémentaires versées (lignes express 5+, C+, G+ et V+, renforts sur le réseau tramway, création des lignes 62 et 63, etc.).

A l'heure du bilan, il est cependant bon de noter que malgré les diminutions de prestations suite à la baisse des tarifs en décembre 2014, les utilisateurs des transports publics sont restés fidèles puisque la fréquentation a augmenté de 4,8 % (en voyages\*kilomètres) entre 2015 et 2018.

De plus, le réseau genevois jouit toujours d'une image très positive en comparaison à d'autres villes européennes. C'est ce que révèle l'enquête BEST, qui réalise annuellement une enquête depuis 2013 auprès des villes d'Oslo, Stockholm, Helsinki, Copenhague, Bergen et Rotterdam. En 2018, Genève arrive à la première place de six items sur dix : satisfaction générale, sentiment de sécurité, information, comportement du personnel, perception du prix et fidélité.

Les TPG ont aussi remporté plusieurs appels d'offres concernant des lignes transfrontalières mises au concours par le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics (GLCT TP). Il s'agit du renouvellement des contrats de délégation de service public (DSP) pour les lignes 64 (ex-O), 66, 68 (ex-Y), F et T dans le Pays de Gex et des lignes D, N et M dans le Genevois français.

## **2.1. Atteinte des objectifs fixés en 2014**

La fin du contrat de prestations étant prévue en décembre 2019, il n'est pas possible de faire un bilan exhaustif de cette période.

Néanmoins, il peut être affirmé que les TPG ont globalement accompli les prestations commandées par l'Etat pour les exercices 2015-2016-2017-2018. Dès lors, le système des pénalités n'a pas été actionné.

Pour rappel, le contrat de prestations 2015-2019 comprend 4 catégories d'objectifs :

- améliorer la fréquentation;
- assurer la qualité du service à la clientèle;
- assurer une maîtrise financière;
- diminuer les impacts environnementaux.

Pour chaque indicateur, un système de pénalité a été mis en place. La cible de l'indicateur est considérée comme atteinte si elle se situe dans une marge de 5 %. Au-delà, une pénalité est infligée aux TPG.

### **2.1.2. Fréquentation**

Le traitement des données réalisées (comptages passagers, kilomètres parcourus, etc.) a été réorganisé au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Cette nouvelle méthode de traitement a été validée par l'Office cantonal des transports (OCT) le 19 janvier 2016.

Les données de comptage ont ainsi bénéficié d'une amélioration du processus de retraitement (automatisation), qui permet d'accélérer notablement leur traitement. Par la même occasion, la méthode de calcul a été précisée. Cette adaptation a permis de mettre en place une automatisation complète de chacune des étapes depuis la récolte jusqu'à l'analyse permettant ainsi d'avoir une meilleure connaissance des données et une meilleure réactivité puisqu'elles sont maintenant disponibles à J+3. Cette nouvelle méthode est par ailleurs calquée sur la méthode CFF permettant ainsi une meilleure définition de la clé de répartition des recettes au sein de la communauté tarifaire Unireso. Cette nouvelle méthode de calcul amène une légère hausse du nombre de passagers recensés. En 2015, le résultat recalculé selon la nouvelle méthode fait apparaître un écart de +4,9 % par rapport à l'ancienne méthode de comptage. Les valeurs cibles 2016 à 2018 ont dès lors été corrigées de la même ampleur.

La fréquentation entre 2015 et 2018 a augmenté de 4,8 % en voyages\*kilomètres et de 9,5 % en nombre de voyages.

A noter que cette progression contraste avec la baisse de la production d'offre réalisée, suite aux mesures d'optimisation de l'offre. Cette dernière a baissé entre 2015 et 2018 de 2,6 % pour les PKR (places\*km réalisées). En conséquence, le taux de remplissage de l'ensemble des lignes, soit la fréquentation par rapport à l'offre (VKM/PKR), connaît une progression, passant de 14,9 % en 2015 à 16,8 % en 2018.

### *2.1.3. Qualité du service à la clientèle*

Le but de cet objectif est de mesurer la fiabilité du réseau TPG. Trois indicateurs ont été retenus : le taux de disponibilité des distributeurs automatiques de titres de transport (DATT), le taux de courses non réalisées et l'évolution des notes BEST.

#### *2.1.3.1 Taux de disponibilité des DATT*

Depuis fin 2011, les TPG ont dû faire face aux problèmes de performance de leurs nouveaux DATT, nouvellement déployés. La difficulté du fabricant à résoudre les pannes rencontrées pendant plusieurs mois et le manque de réactivité des TPG vis-à-vis de la résolution de cette problématique ont gravement porté atteinte à l'image du réseau genevois. Sommé par le canton de résoudre ce problème dans les meilleurs délais, les TPG ont finalement, début 2014, fait appel à la société suisse SCS. Cette dernière a procédé au « reengineering » des DATT, afin d'offrir des distributeurs plus performants et fiables aux usagers, dès la fin 2014. L'introduction de ce nouvel indicateur mesurant le taux de disponibilité des DATT visait à contrôler le bon fonctionnement de ces appareils.

À fin 2014, 98,43 % des DATT étaient disponibles. A fin 2018, le taux atteignait 99,92 %, ce qui peut être considéré comme un maximum. Cela démontre les progrès importants et continus effectués et le succès du reengineering.

#### *2.1.3.2 Taux de courses non réalisées*

Ce nouvel indicateur permet de mesurer le pourcentage des courses non réalisées, avec une distinction par mode. Il correspond au nombre de courses non réalisées entièrement par rapport au nombre de courses totales planifiées pour la période correspondante.

Pour le réseau tramway, le taux de courses non réalisées est passé de 0,90 % en 2014 à 1,38 % en 2018. L'année 2018 a été particulièrement difficile en raison notamment d'un nombre important d'incidents de grande ampleur (casses de rails, d'aiguilles, déraillement, accident mortel, etc.).

Pour le réseau trolleybus, le taux de courses non réalisées est passé de 0,85 % en 2014 à 0,99 % en 2018. De multiples accidents et chantiers expliquent ce résultat mitigé.

Quant au réseau autobus, le taux de courses non réalisées est passé de 0,48 % en 2014 à 0,67 % en 2018.

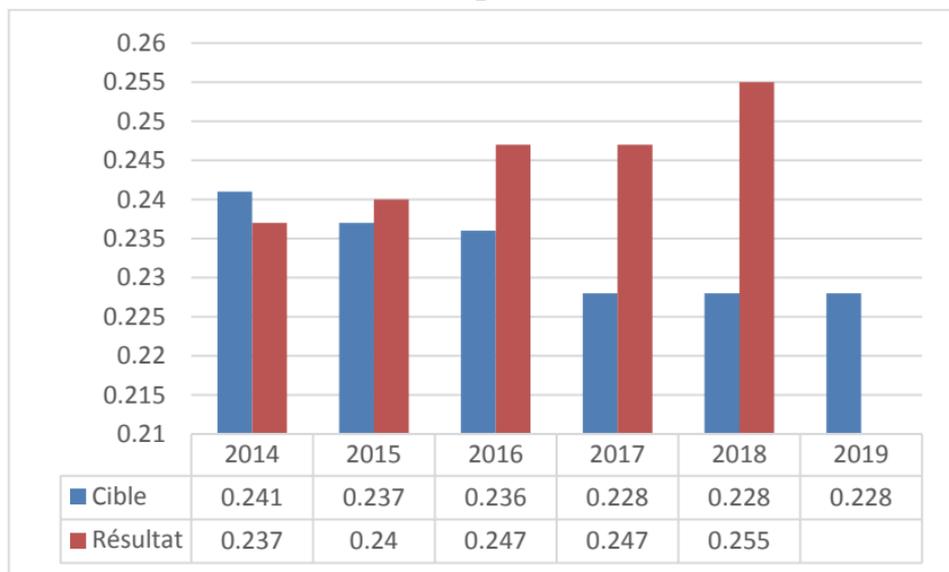
Les résultats sont globalement conformes aux objectifs du contrat de prestations. Les objectifs sont donc atteints dans la limite de tolérance.

#### *2.1.4. Objectifs environnementaux*

L'objectif de cet indicateur « Emissions de CO<sub>2</sub> évitées grâce au TC » est d'apprécier l'impact positif sur l'environnement de l'usage du réseau des TPG par rapport aux déplacements en voiture, notamment au travers des émissions de CO<sub>2</sub>. Il est construit comme un ratio du total des émissions de CO<sub>2</sub> résultant de l'exploitation du réseau par le total des émissions de CO<sub>2</sub> qui auraient potentiellement résulté du même volume de déplacement avec l'automobile.

Le graphique ci-après montre une évolution du ratio largement plus favorable que les valeurs-limites. L'objectif est donc dépassé.

#### Ratio entre les émissions de CO<sub>2</sub> TPG et celles évitées en voiture



#### *2.1.5. Objectifs financiers*

Les indicateurs financiers du contrat de prestations 2015-2019 ont pour objectif de mesurer l'évolution de la maîtrise des coûts ainsi que l'efficacité des TPG.

Il s'agit des indicateurs financiers suivants :

- ratio de contributions cantonales;
- taux de couverture globale;
- coût de l'offre.

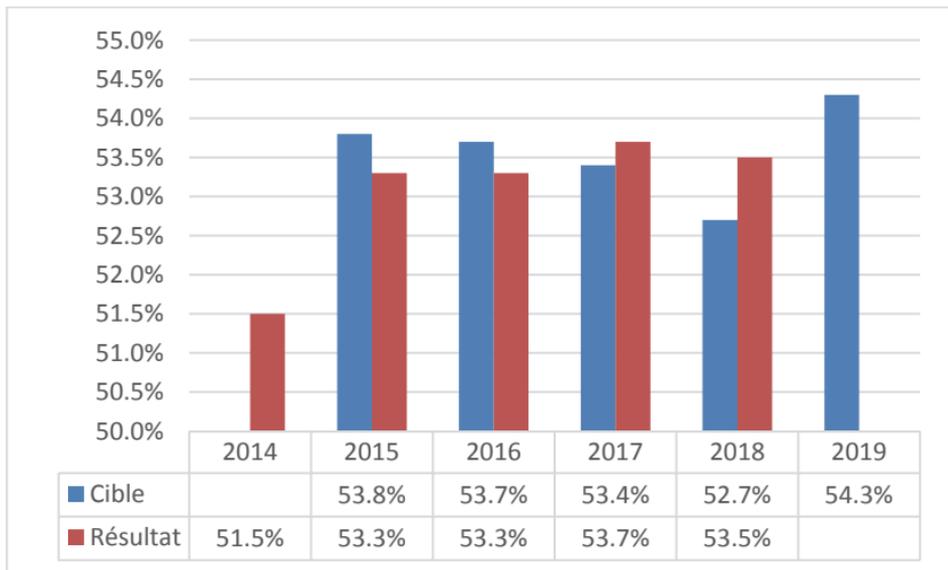
##### *2.1.5.1 Ratio de contributions cantonales*

Cet indicateur met en relation la part des contributions cantonales avec l'ensemble des produits TPG, afin d'évaluer et de vérifier l'effort de croissance de l'entreprise.

Pour les années 2015 et 2016, les taux réalisés sont plus favorables que les taux visés. Pour les années 2017 et 2018, les taux sont supérieurs aux cibles prévues mais restent dans la limite de tolérance de 5 %. Ceci s'explique par le fait que les contributions cantonales ont été plus importantes que prévues, notamment en raison de l'application de la L 12128.

L'indicateur est considéré comme atteint.

### Ratio de contributions cantonales 2014-2019 en %

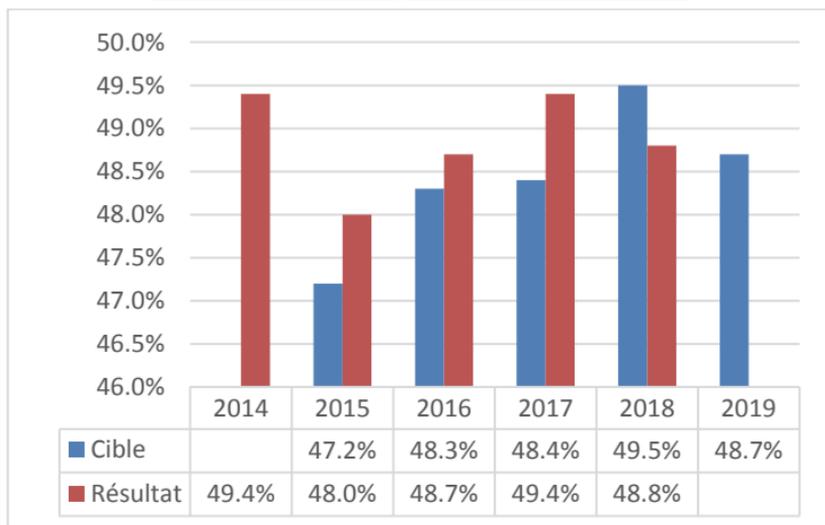


#### *2.1.5.2. Taux de couverture globale*

Cet indicateur met en rapport les recettes et les charges des TPG. Il s'agit du taux généralement retenu pour comparer la performance économique des réseaux de transports publics entre eux, car il met en exergue les efforts de rationalisation de l'exploitation permettant de diminuer les charges.

Le graphique ci-après présente l'évolution de ce taux.

### Taux de couverture globale TPG 2015-2019



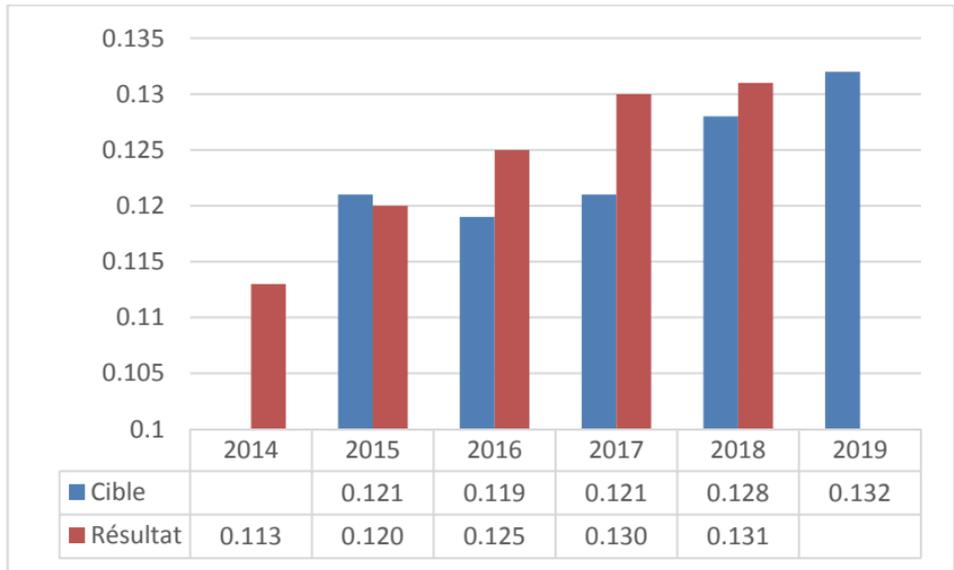
Le ratio réalisé est supérieur aux cibles établies sauf pour l'année 2018; l'objectif est donc atteint. Cela étant, il convient de noter que celui-ci peut varier de manière importante d'une année à l'autre.

#### *2.1.5.3. Coût de l'offre*

Cet indicateur permet de mesurer l'efficacité et la productivité des TPG. Il se calcule en divisant le total des charges par le nombre de places\* km total de l'offre.

Depuis 2016, le ratio réalisé est légèrement supérieur aux cibles établies en raison notamment de charges supérieures aux prévisions initiales du contrat de prestations. Ces résultats sont toutefois conformes puisque restant dans la limite de tolérance.

### Coût de l'offre TPG 2015-2019 en F/PKR



## **2.2. Evolution 2015-2019 de l'offre de transport TPG**

### **2.2.1. Développement du réseau**

Le contrat de prestations 2015-2019 des TPG a concrétisé le scénario A du plan d'actions des transports collectifs 2015-2018, qui s'est caractérisé par une baisse ciblée de l'offre TPG, afin de parvenir à une meilleure efficacité des prestations, tout en minimisant les impacts sur les usagers concernés. L'objectif a été d'absorber le manque à gagner engendré par le vote de l'IN 146 sans nécessiter un apport financier complémentaire.

Ceci a conduit à la mise en place d'un certain nombre de mesures d'efficacité et d'optimisation décrites ci-après :

- en décembre 2014 :
- raccourcissement des lignes K et L aux Esserts;
- diminution de l'offre en heures creuses sur la ligne 42;
- fin de l'heure de pointe du soir à partir de 19h30 au lieu de 20h sur les lignes de trolleybus;
- fin de l'heure de pointe du soir à partir de 19h00 au lieu de 20h sur les lignes urbaines bus.

- en décembre 2015 :
- introduction d'une offre en heure creuse de 9h à 16h sur les lignes de tramways;
- adaptations des horaires tramways le week-end et en périodes de vacances scolaires;
- fin de l'heure de pointe du soir à partir de 19h30 au lieu de 20h sur les lignes 14 et 15;
- diminution de l'offre du dimanche sur la ligne 18;
- optimisation de la période de transition entre l'heure de pointe du soir et de la fréquence de nuit sur les lignes de trolleybus;
- optimisation de la période de transition entre l'heure de pointe du soir du lundi au vendredi et l'offre de nuit ainsi qu'adaptation de l'offre du samedi sur les lignes urbaines bus.
- en décembre 2016 :
- interruption de la ligne 28 à l'aéroport le soir et le week-end et diminution de cadence en heures de pointe de 16' à 20' ;
- suppression du Télébus-Proxibus Mandement remplacé par la ligne P;
- diminution de cadence en heures de pointe de 16' à 20' sur la ligne 57;
- introduction de l'horaire « petites vacances » durant les ponts et le 1<sup>er</sup> mai.

A noter toutefois que certaines améliorations ont été réalisées grâce à des financements externes, principalement communaux, des rallonges budgétaires octroyées par le Grand Conseil en décembre 2016 (+5 millions de francs) et en décembre 2017 (+13,2 millions de francs en application de la loi 12128) ou encore via des adaptations du réseau. Il s'agit :

- en décembre 2014 :
- de l'amélioration de la desserte du quartier de la Chapelle grâce à la restructuration des lignes 43 et 46.
- en décembre 2015 :
- de l'amélioration des cadences des lignes 8, 21, 22, 23;
- de la création de la ligne U entre Chavannes-des-Bois et Richelien (financements communaux);
- de l'augmentation de l'offre le samedi sur la ligne Z entre Bossy et Bois-Chatton (financement département de l'Ain).

- en décembre 2016 :
- de la création de la ligne P en remplacement du service Télébus-Proxibus Mandement;
- de l'amélioration des cadences des lignes 3, 8;
- de la restructuration des lignes 42, 47, K, L, S dans le secteur de Bernex;
- du prolongement de la ligne 1 jusqu'à l'Hôpital Trois-Chêne;
- de la restructuration et du prolongement de la ligne B entre Chens-sur-Léman et Jussy (financements communaux + commune de Chens-sur-Léman);
- du prolongement de la ligne U jusqu'à Collex-Bossy (financement communal);
- de la fusion des lignes 32 et 35 (financement communal).
- en décembre 2017 :
- déploiement du réseau en vue de la mise en service du TOSA (Trolleybus Optimisation Système Alimentation), prévu au contrat de prestations :
  - ligne 22 : nouveau terminus à la ZIPLO;
  - ligne 23 : tracé direct sur la route de Vernier et l'avenue de l'Ain + prolongement entre l'aéroport et le P+R 47;
  - ligne 28 : nouveau terminus aux Esserts via Tours du Lignon;
  - ligne 53 : prolongement de la ligne entre les arrêts Bouchet et Parfumerie;
  - création de la ligne XA sur la commune de Meyrin entre Meyrin-village et la halte de Meyrin.
- en avril 2018 :
- amélioration des cadences en période de pré-pointe (6h30-7h) et en heures de pointe sur les lignes 14 et 15 (4.5' au lieu de 5') et sur la ligne 18 (9' au lieu de 10');
- renfort en journée sur la ligne 12 (4' au lieu de 5'), sur les lignes 14 et 15 (5' au lieu de 6') et sur la ligne 18 (10' au lieu de 12');
- prolongement des lignes 12 et 18 entre Carouge-Rondeau et Bachet;
- renfort le samedi entre 12h et 13h.
- en septembre 2018 :
- création de la ligne 62 entre (Collonges-sous-Salève) Croix-de-Rozon et Bachet;
- création de la ligne 63 entre Viry et Bernex.

- en décembre 2018 :
- amélioration de l'offre le samedi sur les lignes 2, 6, 7 et 19;
- renfort partiel de la ligne 3 entre Gardiol et Gare Cornavin en fin de matinée;
- amélioration de l'offre le samedi dès 15h des lignes 1, 5, 9, 11, 25;
- amélioration de l'offre le samedi dès 12h sur les lignes 22 et 23;
- renforcement de la cadence le dimanche matin sur la ligne 8;
- introduction d'une nouvelle course de renfort sur la ligne 9 entre les Eaux-Vives et Petit Bel-Air;
- modification du tracé de la ligne 22 pour mieux desservir le secteur des organisations internationales, mais aussi le Petit-Saconnex;
- amélioration de l'offre aux heures de pointe de la ligne 28 pour permettre la compatibilité avec la cadence  $\frac{1}{4}$  h CFF en gare de Sécheron tout en améliorant la desserte du Lignon;
- rabattement de la ligne Z sur la gare des Tuileries et prolongement sur Genthod-le-Haut avec connexion à la gare de Genthod-Bellevue;
- rabattement systématiquement de la ligne V sur l'aéroport;
- création de la ligne 20 entre Machéry et Place de Neuve;
- amélioration de la desserte du camping du Bois-de-Bay avec l'introduction d'une offre horaire le samedi et le dimanche sur la ligne 54;
- création de la ligne 56 entre le Zimeysa et l'Aéroport;
- amélioration de l'offre aux heures de pointe sur la ligne 57;
- restructuration des lignes transfrontalières du Pays de Gex (lignes 64, 66, 68 et F).

A noter que parallèlement à ces modifications de réseau, la période 2015-2017 a vu une importante croissance de la fréquentation de l'ordre de quelque 2 % par an.

### *2.2.2. Matériel roulant et domaine technique*

#### *2.2.2.1. Evolution générale*

L'évolution du matériel roulant est conditionnée par les objectifs suivants :

- la maîtrise économique;
- l'amélioration de la disponibilité;
- l'amélioration de la fiabilité;

- le respect de l'environnement;
- l'amélioration du confort et de l'information des usagers.

Concrètement, l'évolution 2015-2019 du parc des véhicules a été marquée par la réception des 13 derniers tramways de la commande des 32 Tango de l'entreprise Stadler ainsi que de 12 véhicules TOSA.

#### 2.2.2.2. Parc de matériel roulant

Type de tramways	Nombre	Age moyen en 2018
Be 4/6 (Duewag)	46	30
Cityrunner (Bombardier)	39	13
Tango (Stadler)	32	5
<b>Total véhicules</b>	<b>117</b>	
<b>Total convois</b>	<b>94</b>	

Type de trolleybus	Nombre	Age moyen en 2018
Naw (Hess Siemens)	9	26
Swisstrolley3 (Hess)	48	14
Exquicity (Van Hool)	33	4
<b>Total véhicules</b>	<b>90</b>	

Type d'autobus électriques	Nombre	Age moyen en 2018
Tosa (Hess)	12	1
<b>Total véhicules</b>	<b>12</b>	

Type d'autobus	Nombre	Age moyen en 2018
Evobus O530	35	10
Evobus O530G	189	9
Fiat Ducato / Dietrich City	2	6
<b>Total véhicules</b>	<b>226</b>	

### 2.2.2.3. Evolutions par catégories de véhicules

#### – Tramways :

La livraison des 13 trams restant, qui avait été reportée, s'est achevée en 2018, ce qui a permis notamment d'augmenter l'offre aux heures de pointe en avril 2018.

#### – Trolleybus :

Sur la période 2015-2019, le parc de véhicule trolleybus est resté constant.

#### – TOSA :

La livraison des 12 véhicules TOSA courant 2017 a permis la mise en service de la première ligne exploitée par des véhicules articulés à recharge rapide.

#### – Autobus et autobus articulés :

Sur la période 2015-2019, le parc de véhicules autobus est resté constant.

### 2.2.3 *Qualité de service : information voyageurs*

Le principal objectif de l'information voyageurs est de faciliter l'orientation des usagers, simplifier l'utilisation des transports publics et contribuer à la fluidité des flux voyageurs. Pour toucher le plus large public possible, l'information voyageurs est à la fois statique (affiches, dépliants, plans, etc.) et dynamique (applications, site internet, écrans dans les véhicules, bornes d'information et écrans TFT aux arrêts, etc.).

- Déploiement de 110 nouvelles bornes sur le réseau, amenant à la disparition de l'ensemble des bornes type LCD. Les nouveaux appareils sont équipés d'écrans de type LED ambrée pour une meilleure lisibilité des informations affichées. Ils sont de plus reliés à un système d'information vocale auquel les personnes aveugles ou malvoyantes peuvent accéder dans un rayon de cinq à dix mètres par le biais d'une télécommande.
- Intégration sur l'application TPG des prochains départs CFF en alternance avec les départs TPG.
- Refonte du site web, avec le lancement d'une nouvelle page d'accueil aux menus et contenus redistribués, répondant davantage aux besoins des usagers.
- Affichage des correspondances CFF sur les écrans dans les véhicules.

- Aéroport : accompagnement du renforcement de l'orientation à la sortie de la gare CFF, en collaboration avec l'Aéroport de Genève et le canton, au travers de panneaux et d'écrans type TFT.
- Lignes Aérobus : intégration sur les infrastructures TPG du pictogramme « Aérobus », sur l'ensemble des parcours des lignes A1 à A6.
- L'information « Arrêt sur demande » est progressivement remplacée par un pictogramme main/bus sur les plaques de nom d'arrêt des arrêts concernés. Le contraste du visuel respecte les directives en matière de visibilité pour les malvoyants.

#### *2.2.4 Carte sans contact, chèque commune et DATT mobiles*

La carte tpgPay est un porte-monnaie électronique rechargeable qui remplace la cart@bonus. Ce nouveau moyen de paiement sans contact permet d'acheter des titres de transport à tous les distributeurs TPG localisés dans les arrêts et à bord des bus de la majorité des lignes. Le mode de paiement de tous les DATT fixes a été revu afin de proposer un système sans contact également compatible avec les cartes bancaires.

Le chèque Commune lancé en 2017 en version papier est désormais également disponible en format numérique via une plateforme internet dédiée aux communes. Cette dernière permet la personnalisation de l'offre selon les besoins de la commune. La gestion et la distribution sont ainsi simplifiées pour les communes et les équipes TPG. Cette solution a été adoptée par la Ville de Genève dès décembre 2018. D'autres communes vont prochainement utiliser ce service.

Les nouveaux DATT mobiles tactiles se sont substitués aux DATT embarqués à bord des bus des lignes régionales dont la technologie était devenue obsolète. La mise en place de ces nouveaux DATT mobiles 100 % sans contact entre dans le cadre de la stratégie des TPG de réduction de l'utilisation de la monnaie dans le parcours d'achat de titres de transport.

### ***2.3. Evolution financière 2015-2018 des TPG***

En 2019, le montant des contributions cantonales monétaires s'élèvera à 236,5 millions de francs, soit +12,6 % d'évolution par rapport à 2015.

## Bilan financier contrat prestations 2015-2019

en milliers CHF	RÉEL	RÉEL	RÉEL	RÉEL	BUDGET 2019
	CONSOLIDÉ 31.12.2015*	CONSOLIDÉ 31.12.2016	CONSOLIDÉ 31.12.2017	CONSOLIDÉ 31.12.2018	
<b>PRODUITS EXPLOITATION</b>					
Revenus de transports dont revenus de transports UNIRESO	147 163 130 110	145 300 128 298	146 085 127 441	150 721 130 661	156 669 135 800
Contributions de l'Etat de Genève dont droits du sillon et d'usage	223 994 13 759	223 754 13 759	236 413 13 759	240 451 13 759	250 212 13 759
Contributions de la Confédération	10 712	10 708	10 809	11 415	11 651
Contributions des communes et des Tiers	8 223	8 372	11 775	13 092	13 083
Produits d'exploitation divers	16 309	17 394	20 352	19 007	21 739
<b>Total des produits d'exploitation</b>	<b>406 401</b>	<b>405 527</b>	<b>425 434</b>	<b>434 687</b>	<b>453 355</b>
<b>CHARGES D'EXPLOITATION</b>					
Frais de personnel	233 862	232 138	243 264	247 359	260 574
Frais de véhicules	32 634	32 382	30 176	30 526	32 355
Frais de bâtiments et installations fixes dont droits du sillon et d'usage	20 392 13 759	20 216 13 773	20 357 13 880	20 574 13 909	21 377 13 909
Sous-traitance de transport	44 021	44 551	46 587	51 615	55 282
Charges d'exploitation diverses	25 341	25 721	29 980	30 412	28 868
Dotations aux amortissements	43 944	42 658	43 586	44 734	45 146
Pertes sur constats et débiteurs	3 070	3 046	1 814	2 777	2 553
<b>Total des charges d'exploitation</b>	<b>403 264</b>	<b>400 712</b>	<b>415 763</b>	<b>427 997</b>	<b>446 155</b>
% des produits	99%	99%	98%	98%	98%

<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>	<b>3 137</b>	<b>4 815</b>	<b>9 670</b>	<b>6 690</b>	<b>7 200</b>
Produits financiers	701	1 880	2 718	1 845	994
Charges financières	14 752	14 594	13 210	12 125	12 187
Résultat financier	-14 051	-12 714	-10 493	-10 280	-11 193

Quote-part dans le résultat des sociétés associées	0	282	294	409	
--	---	-----	-----	-----	--

<b>RÉSULTAT NET (+EXCEDENT)</b>	<b>-10 914</b>	<b>-7 617</b>	<b>-529</b>	<b>-3 181</b>	<b>-3 993</b>
---------------------------------	----------------	---------------	-------------	---------------	---------------

Le résultat des exercices cumulés sur les cinq ans du contrat de prestations devrait laisser apparaître fin 2019, selon le budget 2019 des TPG, un solde négatif de 26,2 millions de francs sur un total de contributions versées par l'Etat de 1 175 millions de francs, dont 68,8 millions de francs de contributions tacites. Pour rappel, le contrat de prestations 2015-2019 prévoyait une absorption totale des réserves acquises lors des précédents contrats. Celles-ci étaient estimées à 29 millions de francs à fin 2014. Compte tenu du résultat final, les réserves des TPG s'élèveront encore à 6 millions de francs à fin 2019 permettant ainsi d'atténuer les pertes de la première année du contrat de prestations 2020-2024.

Sont présentés ci-après les différents éléments constituant le Plan financier pluriannuel (PFP) 2015-2019.

### 2.3.1. Revenus

#### 2.3.1.1. Produits du transport

La construction budgétaire du PFP 2015-2019 a été faite en tenant compte des hypothèses ci-après.

Les produits du transport tiennent compte des impacts de la baisse des tarifs introduite en décembre 2014. Le manque à gagner, estimé à 10 millions de francs en 2015, sera toujours d'environ 4 millions de francs à fin 2018.

#### 2.3.1.2. Contributions et subventions

Parmi les produits des TPG figurent :

##### – **les contributions de l'Etat de Genève**

Le montant prévu dans le plan financier a été adapté en cours de contrat en fonction des disponibilités financières de l'Etat.

La rubrique des **contributions non monétaires** couvertes par le canton comprend le droit du sillon. Leur montant est calculé annuellement par l'office cantonal du génie civil (OCGC). Il est toutefois à noter que ce produit n'a aucune influence sur le résultat de l'entreprise du fait qu'il est entièrement compensé par une charge du même montant.

##### – **les contributions fédérales**

Les contributions fédérales pour les lignes régionales avaient été estimées stables sur la période du PFP, bien que dans les faits les TPG ont constaté une hausse de ces contributions au cours des années en lien avec une augmentation du nombre de lignes reconnues par la Confédération comme indemnisables.

##### – **les contributions des communes et tiers**

Les contributions des communes et tiers estimées se sont avérées inférieures à la réalité, sous l'effet notamment des contributions du GLCT pour les lignes transfrontalières (D, F, M, N, O, T, Y) et des contributions des communes pour les lignes 35, B et U.

### 2.3.2. Charges

#### 2.3.2.1. Charges de personnel

Les charges de personnel représentent 58 % des charges totales du PFP 2015-2019. Tous les mécanismes salariaux prévus par le statut du personnel sont restés inchangés au cours de la période.

### 2.3.2.2. Biens et services

Les dépenses en biens et services ont augmenté sur la période. Dans le détail, il est important de constater que :

- **les frais de véhicules** ont suivi l'évolution de l'offre. Ils ont d'abord baissé jusqu'en 2017 puis ont recommencé à croître en lien avec l'augmentation de l'offre.
- **les frais de bâtiment** contiennent le droit de superficie et le droit d'utilisation des infrastructures. Cette charge tacite est compensée par un produit de subvention tacite de même montant, ce qui est sans effet sur le résultat net. Ces frais sont restés relativement stables sur la période du contrat.
- **la sous-traitance** a augmenté de façon plus importante que ce qui était prévu dans le PFP en raison principalement des nouveaux contrats pour les lignes GLCT.
- **les autres charges d'exploitation** montrent une hausse sensible avec notamment une hausse des frais occasionnés par le Service Direct et les projets nationaux, le développement de l'information voyageurs et des frais informatiques.

### 2.3.2.3. Amortissements

Le plan d'investissements 2015-2019 était somme toute assez modéré. Toutefois les TPG ont procédé à des allongements de vie de quasiment toute leur flotte, générant ainsi des économies sur les amortissements et les frais financiers. Ces éléments sont repris dans le tableau des investissements, de plus amples détails étant fournis au chapitre 2.3.3.

### 2.3.2.4. Autres charges

Le poste des autres charges regroupe les charges financières, ainsi que les dotations aux provisions et correctifs d'actifs. Ce dernier poste a connu une forte évolution, les constats dressés devenant de plus en plus difficiles à recouvrer (multirécidivistes souvent non solvables).

Les frais financiers sont restés relativement stables sur ce PFP et inférieurs aux attentes en raison de l'allongement de la durée de vie des véhicules dans le plan d'investissements et de taux d'intérêts particulièrement bas ces dernières années.

## 2.3.3. Investissements

## Investissements TPG 2015-2019

Catégories IPSAS	PFP 2015-2019 (yc TOSA)	Budget 2015-2019	Ecart à fin 2019
Bâtiments	43 765 000	38 241 363	-5 523 637
Installations Fixes	10 403 490	6 156 762	-4 246 728
<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>	<b>54 168 490</b>	<b>44 398 125</b>	<b>-9 770 365</b>
Bureautique & Mobilier	280 000	1 195 813	915 813
Instal. & Matériel Informatique & Télécommunications	16 857 000	19 444 271	2 587 271
Outils, Machines & Installations Autres	5 842 000	4 299 681	-1 542 319
<b>Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>	<b>22 979 000</b>	<b>24 939 765</b>	<b>1 960 765</b>
Autobus	15 265 000	16 749 765	1 484 765
Tramways	0	1 424 032	1 424 032
Trolleybus	36 000 000	30 762 013	-5 237 987
Equipements Embarqués	31 450 000	37 073 696	5 623 696
Véhicules de Service	6 121 631	6 268 426	146 795
<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>88 836 631</b>	<b>92 277 932</b>	<b>3 441 301</b>
Systèmes d'Informations & Télécommunications	27 921 000	22 918 526	-5 002 474
<b>Immobilisations Incorporelles</b>	<b>27 921 000</b>	<b>22 918 526</b>	<b>-5 002 474</b>
<b>TOTAL Investissements PFP</b>	<b>193 905 121</b>	<b>184 534 348</b>	<b>-9 370 773</b>

Le prévisionnel 2019 comprend les investissements réalisés sur la durée du Contrat de Prestations 2015–2018 en y intégrant l'avenant pour l'année 2019. Sur cette période de cinq ans, on constate un écart de -9,4 millions de francs par rapport au PFP. Le total des investissements devrait donc être globalement inférieur aux attentes initiales. La moitié de ces acquisitions concerne le matériel roulant avec les véhicules TOSA (14,7 millions de francs), des véhicules électriques autonomes (2,0 millions de francs), une commande de 23 trolleybus (23,0 millions de francs), des équipements embarqués d'aide à l'exploitation (SAEIV) et des véhicules de service (camion tour, éboueuses, dépanneuses, véhicules divers, etc.). A signaler qu'une commande de 13 trolleybus prévue initialement en début de PFP n'a pas été effectuée : des grandes révisions ont été réalisées sur les véhicules existants. Au global, l'économie par rapport au PFP provient notamment de projets bâtiments et informatiques non réalisés ou reportés au prochain PFP.

Les véhicules TOSA qui ne figuraient pas dans le PFP initial ont fait l'objet d'une loi spécifique ultérieure (L 11720 du 4/12/2015). Cet élément est intégré dans le tableau récapitulatif des investissements sous la rubrique « Autobus ».

## **2.4. Conclusion**

Conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), du 15 décembre 2005, une évaluation du contrat de prestations 2015-2019 est effectuée en termes de nécessité, d'utilité, d'efficacité, d'efficience et d'opportunité.

### *2.4.1. Nécessité de l'indemnité*

Les transports publics urbains et régionaux ne peuvent se passer de contributions publiques. Celles-ci permettent d'offrir une prestation de service public à la population en équilibrant les comptes des opérateurs. En conséquence, il n'est pas envisageable, sous peine de voir ces prestations disparaître, de ne pas accorder des indemnités aux TPG pour les prestations qu'ils offrent. Cela étant, depuis la baisse des tarifs Unireso en décembre 2014 et le vote de la loi 12128, du 21 septembre 2017, demandant le retour à un niveau de prestations prévalant avant ladite baisse, le canton doit consentir des efforts financiers supplémentaires pour maintenir un certain équilibre pour les opérateurs.

### *2.4.2. Utilité et opportunité de l'indemnité*

La mise à disposition de transports publics figure parmi les principales politiques publiques d'une collectivité. A Genève, diverses dispositions constitutionnelles et légales justifient la participation de l'Etat au financement des transports publics. Au-delà de ces aspects juridiques, la croissance de l'offre de transports publics engagée ces dernières années constitue une nécessité au regard du développement du Grand Genève. La reconstruction d'un réseau de trams, de même que l'accroissement de l'offre régionale ou urbaine participent au développement de Genève et de sa région, de sorte qu'il est difficilement concevable que celui-ci puisse être assuré sans ces contributions.

### *2.4.3. Efficacité de l'indemnité*

Les montants prévus dans le contrat de prestations ont permis de mettre à disposition de la population une offre de transports publics de qualité et répondant à la demande, comme en témoigne l'atteinte des cibles fixées pour les indicateurs du contrat de prestations (voir chapitre 2.1). Non seulement l'offre a été mise en œuvre là où elle était requise, mais elle a rencontré les faveurs des usagers par le biais d'une fréquentation importante. L'argent versé par l'Etat aux TPG a donc été utilisé de manière adéquate et pertinente.

#### *2.4.4. Efficience de l'indemnité*

A ce stade, il est d'ores et déjà possible d'affirmer que le contrat de prestation 2015-2019 signé entre l'Etat et les TPG a été rempli à la satisfaction des parties. Non seulement l'offre a été mise en œuvre de manière adéquate par rapport aux montants octroyés par le Conseil d'Etat, mais les objectifs fixés ont tous été atteints voire dépassés, et cela dans le cadre budgétaire fixé cinq ans plus tôt. C'est pourquoi, le Conseil d'Etat recommande au Grand Conseil de poursuivre l'exercice en proposant la ratification d'un contrat de prestations pour les années 2020 à 2024, dont le contenu et la nature sont présentés dans le chapitre suivant.

### **3. Contrat de prestations 2020-2024**

#### *3.1. Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024*

Le contrat de prestations des TPG constitue un des outils opérationnels du Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports publics dans le Grand Genève.

Cinquième document de ce type concernant les transports collectifs, le plan d'actions s'appuie sur un bilan de la période 2015-2019 qui a marqué une rupture dans le développement des transports collectifs en raison de la diminution importante des recettes voyageurs engendrée par la baisse des tarifs Unireso en décembre 2014 suite à la votation du 18 mai 2014 sur l'initiative populaire « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! » (IN 146).

Ce plan d'actions inverse à nouveau la tendance puisqu'il prévoit la mise en service de plusieurs infrastructures lourdes de transport collectif avec notamment le CEVA qui permettra le déploiement de l'offre très attendue du Léman Express (LEX).

Cette nouvelle offre ferroviaire sera l'occasion d'améliorer les rabattements des lignes urbaines et régionales en offrant à chaque commune du canton une desserte directe sur les gares et haltes du LEX. Concrètement, les correspondances entre le train et les lignes existantes seront systématisées et plusieurs nouvelles lignes seront créées. Cela annonce pour les utilisateurs des transports collectifs un changement dans la manière de se déplacer à l'échelle du Grand Genève.

Le PATC prévoit également des changements conséquents sur le réseau urbain de transports collectifs en lien avec la mise en service du prolongement des lignes de tramways ou avec la création d'axes forts permettant d'accompagner le développement des nouveaux quartiers

d'habitations tels que les Communaux d'Ambilly, les Cherpines, les Vergers, Bernex-Est et les Grands-Esserts.

Concrétisé à travers 16 actions faisant état d'une coordination renforcée entre politique de la mobilité et autres politiques publiques, portant notamment sur les enjeux environnementaux, ce plan d'actions prévoit une augmentation de l'offre de plus de 20 % par rapport à 2019 et un effort financier de la part du canton de plus de 1,5 milliard de francs sur les cinq prochaines années.

Ce plan d'actions propose de poursuivre les objectifs suivants :

- intégrer le Léman Express dans la chaîne de déplacement des usagers des transports collectifs à l'échelle du Grand Genève en développant et en organisant les rabattements et les correspondances entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain. Un document contenant l'ensemble des mesures d'accompagnement a par ailleurs été validé par le Conseil d'Etat parallèlement à ce plan d'actions;
- offrir une meilleure capacité, là où une saturation du réseau est observée (soit par une augmentation des fréquences, soit par l'augmentation des capacités du matériel roulant);
- améliorer la vitesse commerciale des lignes de bus, trolleybus et de tramways existantes;
- développer l'offre en lien avec les nouveaux quartiers d'urbanisation;
- poursuivre la transition énergétique en continuant à développer l'offre produite électriquement;
- poursuivre le développement de l'offre de transports publics transfrontalière;
- améliorer la productivité et la performance des opérateurs de transports publics (efficacité, efficience, coûts).

### 3.2. Objectifs du contrat de prestations 2020-2024

#### 3.2.1. Offre de transport

Objectifs	Actions	Mesures
Intégrer le Léman Express dans la chaîne de déplacement des usagers TC	Accompagner la mise en service du Léman Express	Développement et organisation du réseau urbain en rabattement sur les haltes et gares du Léman Express
		Création des lignes 37, 38, 49
Accompagner le développement urbain	Augmenter la capacité et l'attractivité sur le réseau tramway	Création de la ligne 17 entre Annemasse et Lancy Pont-Rouge
		Prolongement de la ligne 14 jusqu'à Bernex-Vailly
		Prolongement de la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO puis jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois
		Augmentation des cadences en heures de pointe pour répondre aux problèmes de saturation

Objectifs	Actions	Mesures
Accompagner le développement urbain	Développer le réseau trolleybus	Prolongement de la ligne 7 jusqu'au quartier des Grands-Esserts
		Prolongement de la ligne 2 jusqu'à Cressy
		Prolongement des lignes 6 et 19 jusqu'à Canada
		Prolongement de la ligne 19 jusqu'à l'Hôpital de la Tour en heures de pointe
Accompagner le développement urbain	Réorganiser des lignes en lien avec le développement des nouveaux quartiers	Onex-Bernex
		Cherpines/ZIPLO
		Grands-Esserts
		Communaux d'Ambilly / Axe de Frontenex
		Organisations internationales
		Châtelaine / Vernier
Poursuivre la transition énergétique	Convertir des lignes diesel en lignes électriques	Conversion de la ligne 9 du bus au trolleybus
		Conversion de la ligne 22 du bus diesel au bus électrique
		Création de la ligne 4
		Etudes en cours pour la création de nouvelles lignes depuis le Chablais et la Haute-Savoie

Les caractéristiques précises des mesures décrites ci-avant, en termes d'ampleur et de modalités de déploiement, seront ajustées tout au long de la mise en œuvre du contrat de prestations.

Celles-ci seront déterminées annuellement dans le cadre de la validation par le Conseil d'Etat des étapes liées aux changements d'horaires de fin d'année.

### *3.2.2. Transparence et contrôle étatique*

Un des objectifs poursuivis par le contrat de prestations 2020-2024 est le maintien de l'étroite collaboration entre les TPG et le département des infrastructures (autorité de tutelle) via son représentant, à savoir l'office cantonal des transports (OCT). Ce contrat comprend par ailleurs des objectifs et des indicateurs, comme le précédent, qui permettent de mesurer annuellement, de manière claire et fiable, l'atteinte ou non des objectifs fixés par le canton.

Pour rappel, les grands objectifs et lignes de conduite définis par le canton en collaboration avec les TPG, sont les suivants :

- augmentation de l'offre de transport;
- augmentation de la fréquentation;
- amélioration des conditions d'exploitation;
- performance environnementale;
- maîtrise financière.

L'application de la loi sur les indemnités et les aides financière (LIAF) amène aussi un contrôle supplémentaire des TPG par l'Etat. En effet, le département doit, chaque année, rendre compte au Grand Conseil sur l'accomplissement de l'offre par les TPG.

### *3.3. Optimisation et développement des services des TPG*

Il s'agit d'aider l'utilisateur, et l'utilisateur potentiel, par des informations aux voyageurs pertinentes tout au long de son parcours pour une fluidité de transport optimale. Dans le cadre du contrat de prestations 2020-2024, les TPG prévoient ainsi de prioriser leurs investissements dans les modes applicatifs afin de répondre aux enjeux de l'instantanéité et d'accompagner l'utilisateur dans ses choix modaux. Les supports statiques et dynamiques vont donc évoluer en fonction des innovations technologiques et afin de répondre aux exigences légales liées à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand RS 151.3).

Les TPG devront répondre aux demandes de l'arrêté du Conseil d'Etat de 2013 ainsi qu'aux besoins de multimodalité des usagers en lien avec le Léman Express. L'intégration de la notion de correspondances entre les TPG et les CFF sera étendue à tous les supports d'information. Outre l'affichage des horaires CFF en complément des horaires TPG aux arrêts et dans les véhicules, différents projets vont être menés tels que la mise en place d'une recherche d'itinéraire multimodale en temps réel ou une cartographie dynamique. Les outils d'information vont évoluer pour accompagner les usagers tant sur les modes applicatifs, qu'aux arrêts, sur les espaces publics, dans les gares et dans les véhicules, afin que les transbordements entre réseau ferroviaire et transports urbains soient les plus compréhensibles et faciles possible.

### ***3.4. Evolution financière 2020-2024***

Les travaux visant à établir le plan financier pluriannuel présenté ci-après ont été suivis par un comité de pilotage instauré et présidé par le DI.

#### ***3.4.1. Plan d'investissements***

Les chiffres du plan d'investissement sont établis selon les dépenses prévues, avec les immobilisations et les frais de fonctionnement activables. Il s'agit donc de coûts complets, hors TVA, avec inclusion de la réduction forfaitaire de l'impôt anticipé en fonction du taux de subventionnement de l'entreprise (REFIP).

Dépenses d'investissement par catégories (IPSAS)	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>					
- Bâtiments	15 605 000	14 880 000	15 505 000	15 700 000	14 700 000
- Installations Fixes	4 350 000	4 300 000	4 300 000	4 500 000	7 350 000
<b>Total Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>	<b>19 955 000</b>	<b>19 180 000</b>	<b>19 805 000</b>	<b>20 200 000</b>	<b>22 050 000</b>
<b>Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>					
- Bureautique & Mobilier	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
- Installations & Matériel Informatique & de Télécommunications	3 090 000	2 241 000	1 250 000	1 500 000	430 000
- Outillages, Machines & Installations Autres	600 000	250 000	250 000	250 000	250 000
<b>Total Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>	<b>3 740 000</b>	<b>2 541 000</b>	<b>1 550 000</b>	<b>1 800 000</b>	<b>730 000</b>
<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>					
- Autobus	0	0	33 600 000	15 200 000	0
- Trolleybus	23 000 000	0	0	9 900 000	34 800 000
- Tramways	25 455 000	30 000 000	0	15 000 000	20 000 000
- Equipements Embarqués	11 710 000	4 120 000	1 140 000	410 000	1 910 000
- Véhicules de Service	380 000	1 300 000	1 142 000	1 550 000	1 500 000
<b>Total Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>60 545 000</b>	<b>35 420 000</b>	<b>35 882 000</b>	<b>42 060 000</b>	<b>58 210 000</b>
<b>Immobilisations Incorporelles</b>					
- Systèmes d'Informations & Télécommunications	11 870 000	10 930 000	9 810 000	10 245 000	8 535 000
<b>Total Immobilisations Incorporelles</b>	<b>11 870 000</b>	<b>10 930 000</b>	<b>9 810 000</b>	<b>10 245 000</b>	<b>8 535 000</b>
<b>Total</b>	<b>96 110 000</b>	<b>68 071 000</b>	<b>67 047 000</b>	<b>74 305 000</b>	<b>89 525 000</b>

Les principaux besoins d'investissements détaillés par rubrique sont les suivants :

### **Bâtiments – 75,9 millions de francs**

Le montant de 75,9 millions de francs correspond aux projets de réfection des bâtiments du Bachet et de la Jonction (rénovation de l'enveloppe extérieure, de la structure) et divers travaux sur le dépôt En-Chardon.

### **Installations fixes – 24,8 millions de francs**

Cette rubrique inclut le développement de projets d'information voyageurs permettant la fourniture de données en temps réel aux différentes interfaces, l'évolution des écrans ou encore l'extension de la durée de vie des distributeurs de titres de transport.

### **Equipements, machines et autres immobilisations – 10,4 millions de francs**

Ce poste comprend les investissements permettant la mise à jour du système d'aide à l'exploitation (SAE) et à l'information voyageurs embarquée. Les investissements permettent également l'équipement des nouveaux véhicules (trams, trolleybus, bus électriques...).

**Véhicules – 232,1 millions de francs**

Ce montant inclut la réception de 23 trolleybus, 29 trolleybus double-articulés (pour le BHNS Vernier), 14 bus électriques articulés pour la ligne 22, 28 bus électriques double-articulés pour la ligne 4 et 16 tramways pour permettre le développement de l'offre tel que prévu dans le PATC 2020-2024. Il s'agit également du renouvellement de certains véhicules de service, plus particulièrement un camion de dépannage pour les lignes aériennes, un camion de réenraillement ou encore de 2 camions atelier.

**Immobilisations incorporelles – 51,4 millions de francs**

Cette rubrique contient la partie software des projets informatiques, notamment dans le domaine de la régulation des véhicules, de la planification des conducteurs, de l'information aux voyageurs et de la gestion administrative.

## 3.4.2. Comptes de fonctionnement

## ACTIVITE TRANSPORT

## PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2020-2024

## BUDGET FONCTIONNEMENT

<u>En milliers de francs</u>	Réel 2018	Budget 2019	PFP 2020	PFP 2021	PFP 2022	PFP 2023	PFP 2024
<b>Revenus de transports</b>	<b>150 721</b>	<b>156 669</b>	<b>159 173</b>	<b>162 563</b>	<b>165 844</b>	<b>168 631</b>	<b>171 306</b>
Revenus de transports - Unireso	130 661	135 800	136 687	139 960	143 122	145 566	147 892
Revenus de transports - TPG	13 104	13 674	15 290	15 408	15 527	15 798	16 074
Autres produits du transport (CTT,...)	6 956	7 195	7 195	7 195	7 195	7 267	7 340
<b>Contributions Unireso</b>	<b>36 191</b>	<b>38 237</b>	<b>38 752</b>	<b>39 554</b>	<b>40 328</b>	<b>40 824</b>	<b>41 251</b>
Indemnités CTI	35 820	37 751	37 915	39 025	39 800	40 295	40 722
Contrib. spéciales et part. Unireso	371	486	837	529	529	529	529
<b>Contributions de l'Etat de Genève</b>	<b>204 260</b>	<b>211 975</b>	<b>232 259</b>	<b>244 434</b>	<b>254 213</b>	<b>259 013</b>	<b>262 636</b>
Trafic d'agglomération & régional	190 501	198 216	218 500	230 000	239 000	243 800	246 800
Contributions droit du sillon	13 759	13 759	13 759	14 434	15 213	15 213	15 836
<b>Contributions de la Confédération</b>	<b>11 415</b>	<b>11 651</b>	<b>11 933</b>	<b>12 048</b>	<b>11 915</b>	<b>11 382</b>	<b>11 364</b>
<b>Contributions des communes et des tiers</b>	<b>13 092</b>	<b>13 083</b>	<b>16 227</b>	<b>17 634</b>	<b>17 583</b>	<b>17 526</b>	<b>17 840</b>
<b>Produits d'exploitation divers</b>	<b>19 007</b>	<b>21 739</b>	<b>21 537</b>	<b>22 000</b>	<b>20 210</b>	<b>20 445</b>	<b>20 906</b>
<b>Total produits d'exploitation</b>	<b>434 687</b>	<b>453 355</b>	<b>479 881</b>	<b>498 232</b>	<b>510 094</b>	<b>517 819</b>	<b>525 302</b>
<i>Total produits d'exploitation hors sillon</i>	<i>420 928</i>	<i>439 596</i>	<i>466 122</i>	<i>483 798</i>	<i>494 881</i>	<i>502 607</i>	<i>509 466</i>
<b>Frais de personnel</b>	<b>247 359</b>	<b>260 574</b>	<b>267 891</b>	<b>276 225</b>	<b>277 890</b>	<b>283 798</b>	<b>291 294</b>
<b>Frais de véhicules</b>	<b>30 526</b>	<b>30 779</b>	<b>31 724</b>	<b>33 162</b>	<b>33 471</b>	<b>32 284</b>	<b>33 088</b>
<b>Frais de bâtiments et installations fixes</b>	<b>20 574</b>	<b>21 377</b>	<b>22 076</b>	<b>22 901</b>	<b>23 836</b>	<b>23 740</b>	<b>24 372</b>
<i>Dont droit du sillon</i>	<i>13 909</i>	<i>13 909</i>	<i>13 909</i>	<i>14 591</i>	<i>15 378</i>	<i>15 378</i>	<i>16 008</i>
<b>Sous-traitance de transport</b>	<b>51 615</b>	<b>55 282</b>	<b>59 347</b>	<b>59 916</b>	<b>60 176</b>	<b>60 456</b>	<b>54 827</b>
<i>Dont GLCT</i>	<i>15 939</i>	<i>15 945</i>	<i>18 166</i>	<i>19 932</i>	<i>20 127</i>	<i>20 064</i>	<i>14 435</i>
<b>Charges d'exploitation diverses</b>	<b>30 412</b>	<b>30 445</b>	<b>31 432</b>	<b>31 722</b>	<b>29 507</b>	<b>30 445</b>	<b>30 570</b>
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>44 734</b>	<b>45 146</b>	<b>54 033</b>	<b>58 753</b>	<b>60 864</b>	<b>61 695</b>	<b>65 126</b>
<b>Pertes sur constats et débiteurs</b>	<b>2 777</b>	<b>2 553</b>	<b>2 528</b>	<b>2 516</b>	<b>2 518</b>	<b>2 548</b>	<b>2 578</b>
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>427 997</b>	<b>446 155</b>	<b>469 031</b>	<b>485 195</b>	<b>488 261</b>	<b>494 964</b>	<b>501 856</b>
<i>Total charges d'exploitation hors sillon</i>	<i>414 088</i>	<i>432 246</i>	<i>455 122</i>	<i>470 604</i>	<i>472 883</i>	<i>479 586</i>	<i>485 848</i>
<b>Résultat Exploitation</b>	<b>6 690</b>	<b>7 200</b>	<b>10 850</b>	<b>13 038</b>	<b>21 833</b>	<b>22 855</b>	<b>23 447</b>
<b>Produits financiers</b>	<b>1 845</b>	<b>994</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>
<b>Charges financières</b>	<b>12 125</b>	<b>12 187</b>	<b>19 745</b>	<b>20 740</b>	<b>20 973</b>	<b>21 269</b>	<b>21 489</b>
<b>Résultat Financier</b>	<b>-10 280</b>	<b>-11 193</b>	<b>-18 958</b>	<b>-19 953</b>	<b>-20 186</b>	<b>-20 482</b>	<b>-20 702</b>
<b>Quote-part résultat sociétés associées</b>	<b>409</b>						
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-3 181</b>	<b>-3 993</b>	<b>-8 108</b>	<b>-6 916</b>	<b>1 647</b>	<b>2 373</b>	<b>2 744</b>

**Les produits d'exploitation** : 525,3 millions de francs en 2024, soit +15,9 % entre 2019 et 2024, se composent comme suit :

- **les revenus de transports Unireso** : ce chiffre provient directement du contrat de prestations Unireso 2020-2024. Il tient compte de la nouvelle clé de répartition prévisionnelle Unireso pour les TPG (88,12 % au lieu de 92,69 %). Les revenus augmentent de 12 millions de francs entre 2019 et 2024;
- **les revenus de transports TPG** incluent les services de navettes lors de manifestations, les navettes Aérobus, les recettes des titres régionaux sur la partie française (notamment les recettes de la ligne 17 sur Annemasse), ainsi que les billets combinés. Ce chiffre augmente de 2,4 millions de francs entre 2019 et 2024;
- **les produits du contrôle des titres de transport** évoluent peu au cours des cinq années du contrat (+ 145 000 francs);
- **l'indemnité pour manque à gagner de la communauté tarifaire CTI** est estimée par Unireso en fonction de l'évolution des produits de transport. Ce chiffre provient directement du contrat de prestations Unireso 2020-2024. Une augmentation de 3 millions de francs par rapport à 2019 est prévue;
- **les contributions cantonales monétaires** atteindront 246,8 millions de francs en 2024;
- **les contributions cantonales non monétaires** contiennent les montants pour les droits du sillon. Le montant retenu est défini par l'OCGC. Il évolue en fonction de l'augmentation des kilomètres d'infrastructure tramway et trolleybus. Il n'y a toutefois pas d'effets sur le résultat ou sur la contribution monétaire, car le montant est compensé intégralement par une charge équivalente;
- **les contributions de la Confédération** sont en légère diminution sur le poste rétrocession des droits sur les carburants du fait de la diminution des kilomètres produits avec les véhicules diesel;
- **les contributions des tiers** augmentent de 36% par rapport à 2019 (+ 4,7 millions de francs) en raison de la prise en compte de charges supplémentaires estimées liées aux lignes du GLCT et la prise en compte de la contribution d'Annemasse Agglomération pour la ligne 17;
- **les produits d'exploitation divers** regroupent la redevance de TPG Pub SA, les activations de la main d'œuvre TPG dans les projets d'investissements et les refacturations de travaux aux assurances et tiers.

**Les charges d'exploitation** : 501,9 millions de francs, soit + 12,5 % entre 2019 et 2024 se composent comme suit :

- **les frais de personnel** tiennent compte de l'évolution salariale prévue dans le statut du personnel mais également de l'augmentation des effectifs liée à l'augmentation de l'offre évaluée à + 207 ETP par rapport à 2019 dont 156,5 ETP pour la conduite. A noter que les chiffres consolidés cumulés pour le présent contrat considèrent le personnel TPG Pub;
- **les frais de véhicules** augmentent de 2,3 millions de francs par rapport à 2019 en raison de la croissance de l'offre;
- **les frais de bâtiments et installations fixes** : la principale différence provient de l'augmentation du montant du droit d'utilisation du sillon;
- **les charges de sous-traitance** (hors GLCT) restent en dessous des 10% du total des charges. Le chiffrage total tient compte de l'augmentation de l'offre sur les lignes du GLCT (+ 4 millions de francs en 2023 par rapport à 2019). Le montant 2024 est quant à lui inférieur à 2019 tenant compte de la suppression de la ligne D reprise par le prolongement de la ligne de tramway 15;
- **les autres charges d'exploitation** restent quasiment stables sur les cinq années du contrat.

**Les amortissements** augmentent de + 44 % entre 2019 et 2024 soit + 20 millions de francs. Cette augmentation est directement liée à la mise en service des nouveaux véhicules décrits au point 3.4.1, à l'activation de divers projets informatiques et au déploiement des outils d'informations voyageurs.

### 3.4.3. Résultat financier

Le résultat financier se détériore de 9,5 millions de francs entre 2019 et 2024, principalement sous l'impulsion de l'année 2020 (+ 7,8 millions de francs), en raison de la recapitalisation de la Fondation de prévoyance ainsi que des intérêts liés au dépôt En-Chardon. Le résultat financier reste ensuite quasiment stable sur les quatre années suivantes.

### 3.4.4. Ratios financiers

Le **ratio coûts/offre** est estimé à 0,129 fr./PKR pour 2024, ce qui représente une diminution de 1,5 % par rapport à 2019. Cette diminution s'explique par le fait que les coûts augmentent moins vite que l'offre.

**Le ratio des contributions cantonales** s'améliore par rapport au contrat de prestations 2015-2019. L'objectif se stabilise entre 46,8 % en début de contrat et 48,4 % en 2024.

**Le taux de couverture globale** se dégrade un peu plus par rapport aux résultats du contrat de prestations 2015-2019. L'impact de l'IN 146 se fait toujours sentir sur le volume de recettes voyageurs qui augmentent beaucoup moins vite que l'offre et que les charges. Le taux se stabilise autour des 46 % sur toute la durée du contrat 2020-2024.

### ***3.5. Modes de fonctionnement et vérification des résultats***

#### ***3.5.1. Principes de contrôle***

Depuis le contrat de prestations 2007-2010, une dizaine d'indicateurs quantitatifs ont été introduits. Cette structure a permis de faciliter le suivi et d'améliorer la transparence ainsi que la lisibilité du contrat. Le mécanisme de pénalités financières en cas de non-atteinte de ces objectifs a quant à lui été maintenu. Toutefois, certains indicateurs ne sont pas soumis à ce système de pénalités, étant entendu que leur atteinte ne relève pas exclusivement de la responsabilité des TPG.

Il convient de rappeler que ce système d'indicateurs complète le contrôle régulier effectué par l'intermédiaire des rapports d'étape et des rapports de réalisation de l'offre approuvés par le Conseil d'Etat et ceux réalisés par le biais de l'adoption des comptes, des rapports de gestion et des budgets contrôlés par le Conseil d'Etat et le Grand Conseil.

#### ***3.5.2. Système objectifs/indicateurs***

Pour le contrat 2020-2024, les indicateurs ci-après ont été retenus.

##### ***3.5.2.1. Indicateurs de production et de qualité soumis à pénalités***

- **qualité des correspondances avec le LEX (%)** : l'indicateur consiste à relever le pourcentage de courses réalisées dont l'horaire de passage à l'arrêt correspond précisément à l'horaire théorique fixé, avec une marge de 3' de retard et 1' d'avance;
- **ratio de contributions cantonales (%)** : l'indicateur mesure la part des contributions cantonales monétaires par rapport à l'ensemble des produits monétaires;
- **taux de couverture globale (%)** : l'indicateur calcule le taux de couverture des charges par les produits (hors contribution cantonale);

- **coûts/PKR (F)** : l'indicateur permet de calculer le coût de la place supplémentaire offerte.

### 3.5.2.2. Indicateurs environnemental et de qualité non-soumis à pénalités

- **augmentation de l'offre (%)** : l'indicateur est mesuré en places\*kilomètres (PK) et correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal multipliés par la capacité des véhicules. Cet indicateur n'est pas soumis à pénalité car en application de l'article 30, lettre d, du contrat de prestations TPG 2020-2024, la subvention pourra être réduite en cas de non-atteinte des cibles fixées;
- **augmentation de la fréquentation (%)** : l'indicateur est mesuré en voyages\*kilomètres (VK) et correspond à la somme des distances parcourues par les voyageurs dans les convois;
- **nombre de kilomètres produits par la traction électrique** : l'indicateur permet d'apprécier l'impact positif sur l'environnement du développement du réseau TPG. Il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal par les lignes exploitées en mode électrique;
- **taux de courses non réalisées (%)** : l'indicateur mesure le pourcentage de courses non réalisées entièrement (départ annulé ou course interrompue) avec une distinction par mode (tramway, trolleybus et bus). Cet indicateur n'est pas soumis à pénalité car en application de l'article 30, lettre d, du contrat de prestations TPG 2020-2024, la subvention pourra être réduite en cas de non-atteinte des cibles fixées;
- **évolution des notes BEST** : l'indicateur reflète les résultats de l'enquête annuelle BEST permettant de comparer différentes villes européennes, l'objectif étant de faire évoluer ces notes positivement d'année en année. Cet indicateur sera amené à être remplacé le système de mesure de la qualité de la Confédération (QMS TRV).

### 3.5.3. Pénalités

En cas de non-atteinte par les TPG de certaines cibles définies dans le contrat de prestations, un mécanisme de pénalités est appliqué. Sur la base du rapport de réalisation de l'offre que les TPG doivent remettre chaque année au plus tard le 24 mars à l'Etat, ce dernier se prononce, en cas de non-atteinte d'une valeur cible sur la pénalité financière qui sera appliquée. Le mécanisme de détermination de la pénalité est décrit dans l'annexe 12 du contrat de prestations.

L'Etat se prononce jusqu'au 15 avril suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre sur la pénalité. Celle-ci est appliquée sur l'exercice en cours ou le suivant.

### ***3.6. Commentaires du contrat de prestations, article par article***

Le contrat de prestations 2020-2024 entre l'Etat de Genève et les TPG a été élaboré dans le respect des dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF – D 1 11) et de son règlement d'application du 20 juin 2012 (RIAF – D 1 11.01).

#### Préambule

Il s'agit du préambule type du modèle de contrat de prestations LIAF fixant le cadre, les buts principaux ainsi que les grands principes applicables.

#### Article 1

Cet article dresse une liste des divers textes légaux, réglementaires et conventionnels, tant fédéraux que cantonaux, ainsi que d'autres instruments applicables dans le cadre du contrat de prestations entre l'Etat et les TPG, tels que notamment le plan d'actions 2020-2024 du réseau des transports collectifs et la concession de zone.

#### Article 2

Cet article énonce de manière générale le cadre du contrat, à savoir la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau de transports publics.

#### Article 3

Cet article présente le bénéficiaire, ainsi que les buts qu'il poursuit, eux-mêmes définis dans la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG – H 1 55).

#### Article 4

Au sens de cet article, la prestation de mise à disposition de la population d'un réseau de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine est décrite. Tout d'abord, il est renvoyé à cinq annexes portant sur l'offre quantitative de référence (structure du réseau, plan du réseau, intervalles de passage de référence des véhicules, capacité des véhicules, réalisation du plan d'actions des transports collectifs). Ensuite, intervient l'offre de trafic régional comme deuxième composante de la

prestation requise des TPG. Pour finir, il est spécifié que les lignes du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) font quant à elles l'objet d'une subvention à part versée par cette autorité, elle-même étant financée par les autorités françaises et genevoises.

### Article 5

Cet article traite des modalités de gestion des perturbations du réseau de transport public lors de la mise en place de manifestations culturelles, sportives ou scolaires. Il est renvoyé à une annexe spécifique qui décrit les modalités à suivre.

### Article 6

Il est fait référence aux prestations particulières commandées aux TPG par l'Etat ou par des organisateurs privés. Pour toute commande de prestation complémentaire de transport lors de manifestation par un acteur autre que le département, les TPG peuvent prétendre à une rémunération du commanditaire.

### Article 7

Cet article traite de la maîtrise des coûts et de l'utilisation judicieuse des ressources qui doivent être faites par les TPG. Si les TPG envisagent de conclure un accord imprévu ayant une incidence financière importante sur le contrat, ceux-ci doivent en informer le département au préalable. Quant aux tarifs, les TPG ont la faculté de proposer, par l'intermédiaire de la communauté tarifaire Unireso, des adaptations tarifaires au Conseil d'Etat, qui soumettra le cas échéant les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, conformément à l'article 36 LTPG.

### Article 8

Cet article énumère les engagements financiers de l'Etat, en déterminant à l'alinéa 3 les montants des contributions versées par l'Etat aux TPG sur les cinq années 2020-2024. En complément de l'indemnité de base, il est indiqué les montants, net de TVA récupérable, correspondants à la location des infrastructures, dit « droits du sillon et d'usage de l'infrastructure des trolleybus » en application de l'arrêté du Conseil d'Etat du 13 mai 2015 relatif à l'assujettissement volontaire à la TVA du service en charge de la construction des infrastructures de transports publics de l'office cantonal du génie civil (SITP). Ces montants se rajoutent aux montants décrits à l'alinéa 3.

### Article 9

A côté des indemnités qui sont énumérées à l'article 8 du contrat de prestations, les TPG bénéficient pour les années 2020-2024 d'une subvention non-monnaire, autrement appelée subvention tacite, consistant en des droits de superficie (terrains) dont peuvent bénéficier les TPG sans aucune redevance.

### Article 10

Dans la mesure où le contrat est conclu pour cinq années, les TPG doivent fournir et annexer au contrat tant un plan financier quinquennal de fonctionnement qu'un plan financier quinquennal d'investissement, faisant apparaître l'intégralité des sources de financement espérées, le budget des investissements et celui de fonctionnement. Le plan de fonctionnement permet à l'Etat de fixer le montant des indemnités à verser dans le cadre du contrat de prestations. Le plan d'investissement sert également de base pour le montant total à hauteur duquel une garantie du canton peut être octroyée aux TPG pour le financement des investissements.

### Article 11

Cet article règle les modalités de versement des indemnités et leur lien avec le vote du budget de l'Etat par le Grand Conseil.

### Article 12

Cet article traite des infrastructures immobilières aériennes et au sol, propriété de l'Etat de Genève, soit pour lui le département des infrastructures (DI), pour lesquelles les TPG assument l'entretien et le renouvellement aux frais de l'Etat. En ce qui concerne les nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, les TPG en assument seuls leur acquisition. Concernant les canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, les TPG sont exemptés du coût de leur location.

### Article 13

Cet article prévoit l'engagement de l'Etat de Genève aux côtés des TPG pour l'élaboration du prochain Plan d'actions des transports collectifs portant sur les années 2025-2029.

### Article 14

Cet article fait référence à l'offre complémentaire, qui peut être fournie par les TPG en complément de l'offre de référence, sur demande notamment

de collectivités publiques ou d'établissements publics, offre complémentaire pour laquelle l'Etat ne verse pas de subvention.

#### Article 15

Cet article traite de la procédure à suivre en cas d'appel d'offres par l'Etat de Genève d'une ligne exploitée par les TPG, couverte par le contrat de prestations, et des conséquences en cas d'adjudication d'une ligne à un autre opérateur que les TPG. Il est précisé que les TPG disposent d'une concession fédérale valable au plus tard jusqu'en décembre 2026.

#### Article 16

Cet article prévoit que l'Etat de Genève doit s'efforcer de prendre toutes les mesures utiles en matière de circulation routière afin de favoriser les transports publics et de leur permettre de respecter la vitesse commerciale imposée et de réaliser les objectifs qui leur sont fixés, tout en respectant la complémentarité des autres modes de transport. Pour ce faire, un cahier des charges prévoyant les tâches des TPG et de l'Etat de Genève est élaboré.

#### Article 17

Cet article prévoit que les TPG sont tenus d'observer les conditions de travail fixées dans divers textes légaux et conventionnels. Ils doivent également faire preuve de transparence vis-à-vis des conditions de travail auxquelles sont soumis leurs employés.

#### Article 18

Par la présence de cet article, l'importance de la notion de développement durable est rappelée.

#### Article 19

Cet article reprend l'obligation standard des TPG de maintenir un système de contrôle interne.

#### Article 20

Cet article traite de l'engagement des TPG à respecter les recommandations du service d'audit interne et à mettre en œuvre les mesures correctrices qui pourraient être ordonnées.

### Article 21

Au sens de cet article, les TPG se voient imposer en fin d'exercice comptable la reddition des comptes et d'un certain nombre de rapports, et ceci à des dates prévues.

### Article 22

Cet article reprend les dispositions prévues par la LIAF en matière de thésaurisation. Au sens de cet article, les TPG ne pourront conserver qu'à hauteur de 75 % leur résultat annuel.

### Article 23

Cet article prévoit l'utilisation de la réserve des TPG acquise lors des précédents contrats de prestations, et ceci pour compenser les pertes annuelles du contrat de prestations 2020-2024.

### Article 24

Au sens de cet article, les TPG, en tant que bénéficiaires directs de la subvention qui leur est versée par l'Etat de Genève, peuvent néanmoins distribuer des prestations pécuniaires à des tiers, conformément à l'article 1, alinéa 5, LTPG.

### Article 25

En matière de communication, les TPG doivent faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur, sur tous les supports visés à cet article. Pour le surplus, ils doivent se référer aux dispositions de la directive d'utilisation du logo de l'Etat, annexée au contrat.

### Article 26

Cet article décrit le rôle des objectifs et des indicateurs de performance contenus dans un tableau de bord annexé au contrat de prestations, les seconds servant à mesurer si la prestation commandée par l'Etat a bien atteint les objectifs fixés. En cas de non-atteinte des objectifs fixés, les TPG devront au plus vite se conformer au contrat. En cas d'échec constaté sur la base du rapport de réalisation de l'offre, les TPG subiront une pénalité financière.

### Article 27

Cet article fait référence au cas fortuits et de force majeure, situations dans lesquelles les TPG ne sont pas pénalisés en cas de non-atteinte des

valeurs-cibles prévues dans l'offre quantitative, mais doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin de minimiser au plus les conséquences néfastes. En cas de grève, les TPG sont tenus de fournir une offre minimale définie par cet article.

### Article 28

Afin de veiller à la bonne exécution du contrat, un dispositif de suivi du contrat de prestations est mis en place. En cas de violation par les TPG de leurs engagements, constatée par le biais des indicateurs de performance, et par conséquent de non-atteinte de la valeur-cible affectée à l'objectif visé, les TPG subiront une pénalité, si celle-ci est prévue, engendrant une baisse de la subvention versée par l'Etat de Genève.

### Article 29

Cet article prévoit les modalités de modification du contrat de prestations et de l'offre, qu'il régit, y compris celle demandée par le département.

### Article 30

Cet article dresse une liste des cas dans lesquels il pourra être procédé à une adaptation, tant à la hausse qu'à la baisse, de la subvention fixée à l'article 8 du contrat de prestations, ainsi que des prestations demandées aux TPG.

### Article 31

Cet article énonce les différentes étapes à suivre en cas de litiges entre les parties, allant de la discussion entre les partenaires contractuels à la comparution par-devant la Chambre administrative de la Cour de justice.

### Article 32

Cet article traite de la résiliation du contrat de prestations, et plus particulièrement de la résiliation extraordinaire autrement dit pour motifs graves.

### Article 33

Cet article fixe les dates d'entrée en vigueur et de fin du contrat. Il prévoit également les conditions de son renouvellement.

### *3.7. Commentaires du projet de loi, article par article*

#### Article 1

Cet article pose le cadre du projet de loi, à savoir le contrat de prestations 2020-2024 conclu entre l'Etat de Genève et les TPG. Conformément à l'article 11, alinéa 4, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF – D 1 11), l'adoption du présent projet de loi par le Grand Conseil porte ratification du contrat de prestations, ce dernier étant l'annexe du projet de loi.

#### Article 2

Cet article énumère les engagements financiers de l'Etat de Genève, en déterminant notamment le montant des contributions versées par l'Etat de Genève aux TPG sur les cinq années 2020-2024.

Au deuxième alinéa, il est rappelé le principe de l'article 25 LIAF, à savoir que les indemnités octroyées par des lois ne sont valables qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat, dans le cadre du vote du budget annuel. Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le montant de l'indemnité accordée est adapté en conséquence par le Conseil d'Etat.

#### Article 3

Cet article traite du droit de superficie qui est une indemnité non monétaire. Le montant arrêté repose sur des estimations validées par le département des finances et des ressources humaines.

#### Article 4

Cet article prévoit année par année les investissements auxquels les TPG devront procéder entre 2020 et 2024.

#### Article 5

L'alinéa 1 donne l'aval du Grand Conseil, en application de l'article 31, alinéa 2 LOIDP, à l'octroi de cautionnements simples, à hauteur de 395 millions de francs. Le Conseil d'Etat pourra ainsi se porter garant du remboursement d'opérations d'emprunts engagées par les TPG pour financer les investissements prévus à l'article 4 de la présente loi ainsi que le refinancement de leur dette.

L'alinéa 3 prévoit également deux cas spéciaux, dans lesquels le Conseil d'Etat pourra garantir par une caution simple des emprunts supérieurs au montant total mentionné à l'alinéa 1. Il prévoit ainsi la possibilité pour le Conseil d'Etat d'octroyer des cautionnements qui pourraient en théorie excéder le montant de 50 millions de francs prévu dans la LOIDP, pour lesquels le Grand Conseil est normalement compétent.

Le premier cas traite de la situation dans laquelle les TPG doivent faire face à des investissements plus importants que ceux prévus dans le cadre du contrat de prestations actuel pour des projets structurants. Par projet structurant, on pense, par exemple à la construction d'une infrastructure d'importance en lien avec l'exploitation, à l'exclusion d'investissements plus modestes comme la réfection d'un local existant. Le deuxième cas fait référence à la situation où des emprunts sont nécessaires pour assurer le financement d'investissements liés au prochain contrat de prestations et par conséquent au prochain plan directeur des transports collectifs. On pense notamment à la commande de tramways, dont le délai entre la commande et la livraison peut aller jusqu'à trois ans et nécessite le versement d'un acompte au moment de la signature du contrat d'achat. Cet article n'est applicable que dans la mesure où l'investissement projeté ou l'emprunt souhaité ne génère pas de charges de fonctionnement supplémentaires qui nécessiteraient une subvention additionnelle par rapport au contrat de prestations en cours.

### Article 6

Le Conseil d'Etat veillera à ce que l'appel de la garantie fasse l'objet d'un arrêté publié dans la Feuille d'avis officielle.

### Article 7

La loi établissant le budget administratif de l'Etat de Genève (D 3 70), votée chaque année, prévoira pour chaque exercice du contrat de prestations (pour 2020, 2021, 2022, 2023 et 2024) l'inscription de la rémunération de l'Etat pour la garantie.

### Article 8

Cet article précise le programme du budget annuel de l'Etat sous lequel l'indemnité est inscrite.

### Article 9

Cet article traite de la durée de versement de l'indemnité.

### Article 10

Cet article énonce le but du versement de l'indemnité, à savoir la réalisation de la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant des transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

### Article 11

A cet article, il est précisé que l'énumération, la description et les conditions de modifications des prestations attendues des TPG sont décrites dans le contrat de prestations.

### Article 12

Cet article rappelle l'exigence de mettre en place et de respecter les principes relatifs au contrôle interne, règle qui est également prévu à l'article 18 du contrat de prestations.

### Article 13

Cet article reprend l'article 25 LIAF.

### Article 14

Cet article rappelle l'instauration d'un contrôle périodique prévu par l'article 22 LIAF.

### Article 15

Cet article énumère les dispositions générales applicables en matière de contrat de prestations et d'octroi de subventions.

#### 4. Conclusion

Le contrat de prestations des TPG constitue un des outils opérationnels du PATC 2020-2024, qui dessine les grands axes stratégiques du développement des transports publics dans le Grand Genève. Ce contrat est d'une importance particulière puisqu'il intègre à nouveau un développement de l'offre conséquent après plusieurs années difficiles suite à l'adoption de l'IN 146 qui impacte toujours les volumes de recettes.

Ce contrat soumis au Grand Conseil est conforme aux dispositions de la LIAF et reprend à nouveau un système de pénalités financières en cas de non-atteinte de certains objectifs fixés par le contrat.

Afin de maîtriser l'évolution des subventions cantonales tout en atteignant les objectifs fixés par l'Etat, il est donc demandé aux TPG des efforts conséquents pour maîtriser leurs charges et augmenter les produits des transports, en matière de productivité et de rationalisation interne, de même qu'en termes de gouvernance.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat considère qu'il convient d'assurer la continuité des prestations fournies par les TPG, qui sont nécessaires à la collectivité dans le cadre de sa politique des transports publics.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

#### Annexes :

- 1) *Préavis financier*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet*
- 3) *Contrat de prestations 2020-2024 entre la République et canton de Genève et les transports publics genevois*
- 4) *Rapport d'évaluation*
- 5) *Comptes audités 2018*



REPUBLIQUE ET  
CANTON DE GENEVE

## PREAVIS FINANCIER

*Ce préavis financier ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.*

### 1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- ♦ Projet de loi présenté par le département des infrastructures (DI).
- ♦ Objet : Projet de loi accordant une indemnité de 1 252 554 827 F aux Transports publics genevois (TPG) pour les années 2020 à 2024.
- ♦ Rubrique budgétaire concernée : 06035000 – 363400 (projet 160100)
- ♦ Numéro et libellé de programme concernés : M01 Transports et mobilité
- ♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement du projet de loi :  
 oui    non Le tableau financier annexé au projet de loi intègre la totalité des impacts financiers découlant du projet.

(en millions de F)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2025
Ch. personnel	-	-	-	-	-	-	-	-
Biens et services et autres ch.	-	-	-	-	-	-	-	-
Ch. financières	-	-	-	-	-	-	-	-
Subventions	232.3	244.4	254.2	259.0	262.6	-	-	-
Autres charges	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total charges</b>	<b>232.3</b>	<b>244.4</b>	<b>254.2</b>	<b>259.0</b>	<b>262.6</b>	-	-	-
Revenus	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total revenus</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Résultat net</b>	<b>-232.3</b>	<b>-244.4</b>	<b>-254.2</b>	<b>-259.0</b>	<b>-262.6</b>	-	-	-

- ♦ Inscription budgétaire et financement (modifier et cocher ce qui convient) :  
 oui    non L'indemnité sera inscrite au budget de fonctionnement 2020, conformément aux données du tableau financier.
- oui    non L'indemnité est prévue au plan financier quadriennal 2020-2023.
- oui    non L'indemnité prendra fin à l'échéance comptable 2024.

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : **19.6.2019** Signature du responsable financier :

*C. Arnold*



## 2. Approbation / Avis du département des finances

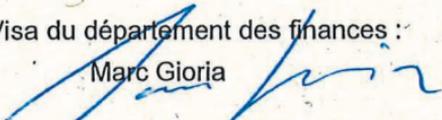
oui  non Remarque(s) complémentaire(s) du département des finances :

Ce projet de loi délègue au Conseil d'Etat la possibilité d'octroyer des cautionnements qui pourraient en théorie excéder le montant de 50 millions de francs prévu dans la LOIDP, pour lesquels le Grand Conseil est normalement compétent.

Genève, le 19 juin 2019

Visa du département des finances :

Marc Gioria



N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, le tableau financier et ses annexes transmis le 19.06.2019.

---

**PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET  
Projet de loi accordant une indemnité de 1'252'554'827 F aux Transports publics genevois (TPG)  
pour les années 2020 à 2024**

**Projet présenté par le département des infrastructures (DI)**

(montants annuels, en mio de F)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	dès 2027
<b>TOTAL charges de fonctionnement</b>	232.26	244.43	254.21	259.01	262.64	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	232.26	244.43	254.21	259.01	262.64	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL revenus de fonctionnement</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>RESULTAT NET FONCTIONNEMENT</b>	-232.26	-244.43	-254.21	-259.01	-262.64	0.00	0.00	0.00

Remarques :

Date et signature du responsable financier :

12.6.2019 C. Arnold



## Contrat de prestations 2020-2024

entre

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par

Monsieur Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures (ci-après : **le département**),

d'une part

et

- **Les Transports Publics Genevois (ci-après : les TPG)**

représentés par

Monsieur Denis Berdoz, Directeur général

et

Madame Anne Soukup Hornung, Présidente du Conseil d'administration

d'autre part

**TITRE I - Préambule***Introduction*

1. Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF), le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève, par l'intermédiaire département des infrastructures, entend mettre en place des processus de collaboration dynamiques, dont les contrats de prestations sont les garants. Le présent contrat de prestations est établi conformément aux articles 11 et 21 de la LIAF.

*But des contrats*

2. Le contrat de prestations a pour but de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité ;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat de Genève ainsi que le nombre et l'échéance des versements ;
- définir, dans le cadre financier déterminé, les prestations offertes par les TPG ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci, tout en conservant l'objectif de maintenir l'équilibre et la pérennité financière des TPG ;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

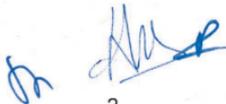
*Principe de proportionnalité*

3. Les parties tiennent compte du principe de proportionnalité dans l'élaboration du contrat en appréciant notamment :

- le niveau de financement de l'Etat de Genève par rapport aux différentes sources de financement des TPG ;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève ;
- les relations avec les autres instances publiques.

*Principe de bonne foi*

4. Les parties s'engagent à appliquer et à respecter le présent contrat et les accords qui en découlent avec rigueur et selon le principe de la bonne foi.



## TITRE II - Dispositions générales

## Article 1

*Bases légales,  
réglementaires et  
conventionnelles*

Les bases légales, réglementaires et conventionnelles relatives au présent contrat de prestations sont :

- la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF-RS 742.101) et l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer, du 23 novembre 1983 (OCF - RS 742.141.1) ;
- la loi fédérale sur le transport des voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 742.40), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11) ;
- l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional des voyageurs, du 11 novembre 2009 (OITRV - RS 745.16) ;
- la loi fédérale sur les entreprises des trolleybus, du 29 mars 1950 (LTro - RS 744.21) ;
- la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, du 20 mars 2009 (LEnTR - RS 744.10) ;
- la loi sur l'énergie, du 26 juin 1998 (LEne - RS 730.0) ;
- la loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics, du 18 juin 2010 (LOST) ;
- la loi fédérale régissant la taxe sur la valeur ajoutée, du 2 septembre 1999 (LTVA - RS 641.20) ;
- la loi sur la durée du travail, du 8 octobre 1971 (LDT RS 822.21) ;
- la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01), et son ordonnance d'exécution, du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11) ;
- l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21) ;
- l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OCFIF - RS 742.120) ;
- l'ordonnance sur les horaires, du 4 novembre 2009 (OH - RS 745.13) ;
- l'ordonnance sur la vidéosurveillance dans les transports publics, du 4 novembre 2009 (OVid-TP - RS 742.147.2) ;
- l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires du 18 janvier 2011 (OCEC - RS 742.221) ;
- l'ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire, du 4 novembre 2009 (OASF - RS 742.141.2) ;
- l'ordonnance relative à la loi sur la durée du travail, du 26 janvier 1972 (OLDT - RS 822.211) ;
- la Constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst-GE - rsGE A 2 00) ;
- la loi sur les transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG - rsGE H 1 55) ;

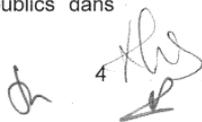


- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRéseau - rsGE H 1 50) ;
- la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE – rsGE H 1 21) ;
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 12 mai 2016 (Agenda 21 - LDD - rsGE A 2 60) ;
- la loi instituant deux fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie, du 20 novembre 1998 (LFDER - rsGE L 2 40) ;
- 
- la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application, du 20 juin 2012 (RIAF – rsGE D 1 11.01) ;
- la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF - rsGE D 1 05) ;
- le règlement sur l'établissement des états financiers, du 10 décembre 2014 (REEF – rsGE D 1 05.15) ;
- la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014 (LSurv – rsGE D 1 09) ;
- la loi sur l'organisation des institutions de droit public, du 22 septembre 2017 (LOIDP – rsGE A 2 24) et son règlement d'exécution, du 16 mai 2018 (ROIDP – rsGE A 2 24.01) ;
- le cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des transports publics genevois, du 14 décembre 1987 (CCTPG - rsGE H 1.55.04) ;
- le règlement sur la location de canalisations destinées à la télécommunication, propriété de l'Etat de Genève, du 20 décembre 2006 (RLCan - rsGE L 1 10.18) ;
- le règlement sur l'organisation en cas de catastrophe et de situation exceptionnelle du 6 décembre 2017 (RORCA-GE – rsGE G 3 03.04)
- la déclaration environnementale du Conseil d'Etat (FAO du 18 janvier 2002) ;
- la concession de transport voyageurs n° 85 délivrée par l'Office fédéral des transports, du 13 décembre 2015 ;
- la concession n°665 délivrée par l'Office fédéral des transports, du 09 décembre 2007 ;
- le plan d'actions 2020-2024 du réseau des transports collectifs (PATC) adopté le 17 avril 2019 par le Conseil d'Etat ;
- le contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise (ci-après : contrat de prestations UNIRESO) 2020-2024, adopté le 19 juin 2019 par le Conseil d'Etat.

## Article 2

### *Cadre du contrat*

1. Le présent contrat s'inscrit dans le cadre du programme de prestations de mise à disposition de la population d'un réseau performant de transports publics dans

4 

l'agglomération, le reste du canton et la France voisine, offrant une véritable alternative au transport privé, et assurant à l'entreprise une autonomie de gestion (programme M01 Transport et mobilité). Il règle également les modalités techniques et financières entre les parties dans le but d'exploiter les lignes de transports publics, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire intégrale genevoise sur la base d'une commande de l'Etat de Genève, formalisées dans le présent contrat.

2. Dans ce but, les TPG visent en particulier à développer leur offre en fonction des besoins des usagers et à améliorer le transfert modal dans le canton de Genève et la région, cela dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

Les TPG, en tant qu'établissement autonome de droit public genevois, ont comme but constitutionnel et légal, tel que défini à l'article 191 de la Constitution genevoise du 14 octobre 2012 et l'article 1 alinéa 1 de la LTPG, de gérer un réseau de transports publics et de mettre à disposition de la population du canton de Genève, dans le cadre d'un contrat de prestations conclu avec l'Etat, un réseau de communications, exploitées régulièrement, pour le transport des voyageurs.

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestations attendues du bénéficiaire – offre de référence*

En vertu du présent contrat, les TPG doivent fournir la prestation de mise à disposition du public d'un réseau performant de transports publics dans l'agglomération, le reste du canton et la France voisine.

- A. L'offre quantitative de référence est décrite dans cinq documents traitant :
  - des lignes et de la structure du réseau (cf. **annexe 1**) ;
  - du plan du réseau (cf. **annexe 2**) ;
  - des intervalles de passage de référence des véhicules (cf. **annexe 3**) ;
  - de la capacité des véhicules (cf. **annexe 4**) ;
  - de la réalisation du Plan d'Actions des transports collectifs 2020-2024 (cf. **annexe 5**).

R

  
5

- B. L'offre de trafic régional dépend des commandes conjointes passées par l'Etat de Genève et la Confédération, au sens de l'article 49 alinéa 2 LCdF et des articles 28 à 33a LTV, ceci pour des périodes bisannuelles, la première période portant sur les années 2020-2021.
- C. Les lignes du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) ou celles décidées en partenariat avec d'autres autorités organisatrices de transports sur le territoire cantonal ou sur France, attribuées aux TPG sous la forme d'une délégation de service public et relevant de la concession de zone n° 85, sont, quant à elles, couvertes par une subvention spécifique de l'autorité compétente pour ces lignes.

#### Article 5

##### *Perturbations de service lors de manifestations*

Lorsque les pouvoirs publics organisent des manifestations publiques, des manifestations de nature culturelle, sportive ou scolaire impliquant pour les TPG des perturbations du service et nécessitant des modifications de parcours ou des services de substitution, les modalités de prise en charge financière, de gestion des autorisations de manifestations publiques, l'adaptation de l'offre, ainsi que le bilan annuel sont définis à l'**annexe 6**.

#### Article 6

##### *Prestations complémentaires TPG*

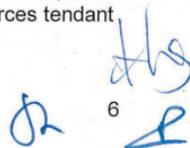
1. L'Etat peut commander des prestations particulières à l'occasion de grands événements, lorsque l'organisateur ne prend pas les mesures nécessaires. Ces prestations particulières ne font pas partie de l'offre de référence et sont prises en charge par l'Etat.
2. Lors de la commande par un organisateur de manifestation ou tout autre organisme privé ou public de prestations complémentaires de transport, les modalités de gestion des autorisations de manifestations publiques, l'adaptation de l'offre, ainsi que le bilan annuel sont définis à l'**annexe 6** applicable par analogie. La prise en charge financière est assumée par l'organisateur.

#### Article 7

##### *Coûts et tarifs*

1. Les TPG s'engagent à une maîtrise des coûts, ainsi qu'à une utilisation judicieuse des ressources tendant

6



à une productivité optimale permettant de garantir des prestations de qualité au meilleur prix.

2. Tout accord que les TPG envisagent de conclure avec un tiers impactant notablement l'économie du présent contrat et ayant une incidence financière substantielle non prévue par le présent contrat doit faire l'objet d'une information au département avant sa conclusion.
3. Les TPG ont la faculté de proposer des adaptations tarifaires au Conseil d'Etat par l'intermédiaire de la communauté tarifaire Unireso. Le Conseil d'Etat soumettra le cas échéant les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, conformément à l'art. 36 LTPG.

### Article 8

#### *Engagements financiers de l'Etat*

1. L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser aux TPG une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre des éléments de charge en lien avec l'exécution de la prestation d'offre de transport prévue par le présent contrat.
2. L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (article 25 LIAF). Les montants peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.
3. Les montants engagés sur cinq années sont les suivants :

Année 2020 :	232 259 086 F
Année 2021 :	244 434 060 F
Année 2022 :	254 212 876 F
Année 2023 :	259 012 876 F
Année 2024 :	262 635 929 F

4. Ces montants comprennent, en application de l'arrêté du Conseil d'Etat du 13 mai 2015 relatif à l'assujettissement volontaire à la TVA du service en charge de la construction des infrastructures de transports publics de l'office cantonal du génie civil (SITP), par un montant, net de TVA récupérable, correspondant à la location des infrastructures, dit "droits du sillon et d'usage de l'infrastructure des trolleybus", selon article 12 :

Année 2020 :	13'759'086 F
Année 2021 :	14'434'060 F
Année 2022 :	15'212'876 F

*bn* *Khs*  
7 *z*

Année 2023 :15'212'876 F

Année 2024 :15'835'929 F

Ces montants peuvent être redéfinis chaque année sur la base de la facturation du SITP. Dans tous les cas, ils constituent un maximum.

5. Le versement des montants ci-dessus n'intervient que lorsque la loi de financement est exécutoire.

### Article 9

#### *Subventions tacites*

1. Les TPG bénéficient de subventions non monétaires sous forme de prestations en nature, à savoir des droits de superficie, d'un montant de 439 344 F par an, pour les années 2020 à 2024.
2. Les montants peuvent faire l'objet d'une réévaluation durant la période du présent contrat, en raison d'éléments particuliers tels qu'une modification du contrat de superficie ou des évolutions du droit fédéral.
3. Au sens de l'article 44, alinéa 3 LGAF, les subventions non monétaires ne sont pas comptabilisées dans l'état de la performance financière. En ce sens, elles n'impactent pas les états financiers visés à l'article 21 du présent contrat

### Article 10

#### *Plan financier pluriannuel*

1. Un plan financier quinquennal de fonctionnement et un plan financier quinquennal d'investissement pour l'ensemble des activités/prestations des TPG et de ses filiales, figurent aux **annexes 7 et 8**.
2. Le plan de fonctionnement fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi que la totalité des dépenses prévisibles. Il permet la détermination de l'indemnité versée par l'Etat aux TPG et ses différentes tranches annuelles pour l'offre de transport des TPG.
3. Le plan financier pluriannuel d'investissements détermine quant à lui le montant maximum de la garantie du canton (caution simple) qui peut être octroyée en faveur des TPG pour le financement de ses investissements et le refinancement de sa dette sur les marchés financiers.

  
8

**Article 11***Rythme de versement  
de l'indemnité*

1. Un douzième de la tranche annuelle est versée mensuellement, au plus tard le 10 de chaque mois.
2. En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les paiements sont effectués selon le principe des douzièmes provisoires, conformément à l'article 42 LGAF.

**Article 12***Infrastructures  
immobilières*

1. L'Etat de Genève, soit pour lui le département, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 CCTPG.
2. Il loue aux TPG ces infrastructures. Les montants de la location pour les années 2020 à 2024 sont définis à l'**annexe 9**.
3. Les TPG en assument l'entretien et le renouvellement, aux frais de l'Etat de Genève, soit pour lui le département. Ce dernier s'engage à verser aux TPG, au titre de gestion de la délégation de maîtrise d'ouvrage, les sommes utiles à l'entretien et au renouvellement des infrastructures actuelles. Ces sommes sont déterminées sur la base d'une planification annuelle des travaux remise au début de chaque année et des factures effectives inhérentes aux travaux réalisés. Elles sont refacturées à l'identique. Le département s'engage également à régler les factures dans les 30 jours suivant leur réception. Les TPG en tiennent un décompte annuel.
4. Les TPG assument seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements nécessaires à leur exploitation, sauf si ceux-ci devaient être acquis à la suite d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat, non comprise dans le présent contrat, et ayant pour conséquence l'engagement de nouvelles charges d'immeubles et d'équipement. Dans ce cas, l'article 29 ch.3 du présent contrat est applicable.
5. Les concessions relatives aux infrastructures sont octroyées aux TPG par la Confédération.
6. En application du RLCAn, des canalisations sont mises à disposition des TPG. Ces derniers sont exonérés de la taxe y relative, en vertu de l'article 3 lit. d CCTPG.



9



**Article 13**

*Plan d'actions des transports collectifs*

Les TPG et l'Etat de Genève s'engagent à collaborer pour la préparation du futur plan d'actions des transports collectifs qui portera sur les années 2025-2029.

**Article 14**

*Offre complémentaire*

1. L'offre fournie par les TPG en complément de l'offre de référence fait l'objet de contrats séparés conclus entre les TPG et les intéressés (collectivités publiques, établissements publics, associations, entreprises, etc.). L'Etat de Genève ne procède à aucune indemnisation envers les TPG pour ces prestations d'offre complémentaires.
2. Ces contrats ne sont pas assujettis aux restrictions relatives à la sous-traitance.

**Article 15**

*Mises en appel d'offres et adjudication*

1. L'Etat de Genève s'engage déjà au niveau de la planification, à consulter les TPG avant toute mise en appel d'offres d'une ligne exploitée par les TPG, et couverte par le présent contrat.
2. Toute mise au concours est coordonnée avec la procédure d'octroi ou de renouvellement de la concession.
3. Dans le cas d'éventuelles mises en appel d'offre de l'exploitation d'une ou de plusieurs lignes, l'Etat de Genève s'engage à ce que les TPG soient invités à participer aux procédures de soumission.
4. En cas d'une diminution de l'offre, en cours de contrat, suite au transfert de l'exploitation d'une ou de plusieurs ligne(s) à un autre opérateur de transport, l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice direct et indirect subi, tel que le manque à gagner et les intérêts sur les emprunts contractés. L'Etat de Genève s'engage par ailleurs à prendre toute disposition utile et possible concernant le personnel excédentaire, par exemple sa reprise par le nouvel exploitant.

**Article 16**

*Amélioration durable des conditions de circulation*

1. L'Etat de Genève respectivement, l'Office cantonal des transports, s'efforce de prendre toutes les mesures utiles afin de favoriser les transports publics

10

*AS*

*AS*

tout en respectant la complémentarité des autres modes de transport, permettant ainsi d'améliorer la circulation et le passage aux signaux lumineux des véhicules des TPG, dans le but de leur permettre d'atteindre la vitesse commerciale d'exploitation légale.

2. L'Etat de Genève s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires afin de permettre aux TPG de réaliser leurs objectifs.
3. A cet effet, les TPG et l'Office cantonal des transports élaborent annuellement un cahier des charges décrivant les actions et responsabilités de l'Etat de Genève en vue de l'atteinte, par les TPG, des objectifs qui leur sont assignés.

Ledit cahier des charges fait partie intégrante du rapport d'étape, et est approuvé annuellement par le Conseil d'Etat.

Dans le cas d'une non-réalisation des mesures convenues dans ledit cahier des charges, les objectifs assignés aux TPG pourront être revus d'un commun accord entre les parties.

4. L'Etat de Genève associe pleinement les communes à son action, en s'assurant qu'elles procèdent aux aménagements nécessaires et au contrôle des conditions de la circulation sur leur territoire.

#### Article 17

##### *Conditions de travail*

1. Les TPG sont tenus d'observer les lois, règlements et les éventuelles conventions collectives et directives applicables en matière notamment de salaire (directive OFT sur les conditions de travail de la branche bus, du 28 mars 2014), d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.
2. Les TPG tiennent à disposition du département leur organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.

#### Article 18

##### *Développement durable*

1. Les TPG s'engagent à ce que les objectifs qu'ils poursuivent et les actions qu'ils entreprennent s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD), du 12 mai 2016 (A 2 60). Pour ce faire, les TPG s'engagent à renseigner des indicateurs spécifiques

SR  
11  
HS

définis en lien avec le service cantonal du développement durable selon les modalités décrites dans l'**annexe 10**.

2. La conception du contrat, son interprétation et son application s'entendent dans le respect des principes de développement durable.

#### Article 19

*Système de contrôle interne*

Les TPG doivent maintenir un système de contrôle interne conforme aux normes et principes édictés dans le manuel du contrôle interne de l'État.

#### Article 20

*Suivi des recommandations du service d'audit interne*

Les TPG s'engagent à respecter les recommandations figurant dans les rapports du service d'audit interne et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département de tutelle les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision au sens de l'article 17 LSuv.

#### Article 21

*Reddition des comptes et rapports*

1. Les TPG, en fin d'exercice comptable mais au plus tard trois mois après la date de clôture du dernier exercice, fournissent au département :
  - leurs états financiers établis conformément aux normes IPSAS (avec dérogations édictées par le Conseil d'Etat) et révisés. Les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que l'annexe explicative. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n sont présentés pour chaque rubrique, en regard des comptes n-1 ;
  - les rapports de l'organe de révision (rapport succinct et rapport détaillé) ;
  - leur rapport annuel de gestion (autrement appelé, rapport d'activité), dans sa version provisoire, la version définitive devant être transmise au plus tard le 31 mai ;
  - le rapport annuel de réalisation de l'offre (autrement appelé, rapport d'exécution du contrat) reprenant les

on  12 

- objectifs et les indicateurs figurant dans le tableau de bord ;
- le procès-verbal de l'organe approuvant les comptes ;
  - le book de clôture et le commentaire sur comptes annuels définis à l'**annexe 10**.
2. En vue du prochain exercice comptable (année n+1), les TPG remettent également au département au plus tard le :
- 31 mars de l'année n : le rapport d'étape approuvé par le Conseil d'administration en vue de la demande d'une validation par le Conseil d'Etat le 30 avril de l'année n, sur préavis du département ;
  - 15 septembre de l'année n : le budget de l'année n+1 approuvé par le Conseil d'administration accompagné de sa synthèse (chiffre clés) et de son commentaire ainsi que le plan financier à moyen terme pour les années n+1 à n+4 ;
  - 15 novembre de l'année n : projection du résultat année n documenté.
3. Dans ce cadre, les TPG s'engagent à respecter les règlements et directives qui leur sont applicables :
- RIAF ;
  - REEF ;
  - directive du Conseil d'Etat EGE-02-04 relative à la présentation et à la révision des états financiers ;
  - directive du Conseil d'Etat EGE-02-07 relative au traitement du résultat.

## Article 22

### *Traitement des bénéfices et des pertes*

1. Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément à l'article 21 est réparti entre l'Etat de Genève et les TPG selon la clé figurant au 4<sup>ème</sup> paragraphe du présent article.
2. Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers des TPG. Elle s'intitule « Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par les TPG est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée » figurant dans ses fonds propres.

   
13 

3. Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.
4. Les TPG conservent 75 % de leur résultat annuel. Ils l'affectent prioritairement à la réduction de leur endettement. Le solde revient à l'Etat.
5. A l'échéance du contrat, les TPG conservent définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat de Genève.
6. A l'échéance du contrat, les TPG assument leurs éventuelles pertes reportées.

### Article 23

*Traitement de la réserve* Au cours de la durée du présent contrat, la réserve des TPG acquise lors des précédents contrats de prestations devra être utilisée pour compenser les pertes annuelles du présent contrat.

### Article 24

*Bénéficiaire direct*

Conformément à l'art. 14 al. 3 LIAF, les TPG s'engagent à être les bénéficiaires directs de l'indemnité.

Toutefois, comme il est explicitement prévu à l'article 1, alinéa 5, LTPG, et dans les limites prévues, les TPG peuvent verser des prestations pécuniaires à des tiers (en cela compris, des filiales).

### Article 25

*Communication*

1. Toute publication, campagne d'information ou communication lancée par les TPG auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur.
2. Les supports visés sont les suivants :

   
14 

- **Rapport annuel de gestion** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture ;
  - **Faits marquants et chiffres clés** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture ;
  - **Documents relatifs au développement du réseau et aux inaugurations** : Mention « Avec le soutien de : » suivie du logo de l'Etat en 2<sup>ème</sup> de couverture.
3. Le présent article définit les conditions particulières applicables aux TPG, **l'annexe 11** fixant les conditions générales d'utilisation du logo.
  4. Le logo se situera en 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> de couverture.
  5. Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.

#### Titre IV - Suivi et évaluation du contrat

##### Article 26

*Objectifs, indicateurs,  
tableau de bord*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs.
2. Ces indicateurs mesurent l'efficience des prestations rendues (amélioration de la productivité), leur qualité (satisfaction des destinataires) et leur efficacité (impact sur le public).
3. Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.
4. Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 12** du présent contrat, et pourra être modifié d'entente entre les parties.
5. Les objectifs définis et intégrés au tableau de bord sont de nature quantitative, qualitative, environnementale et financière.
6. Les TPG poursuivent également les objectifs fixés dans la LRTP, et ceux fixés dans le PATC 2020-2024 les concernant.
7. Lorsqu'il ressort des indicateurs intermédiaires que les TPG ne respectent pas les objectifs fixés dans le tableau de bord, annexé au présent contrat, le département leur en fait sans tarder l'observation,



soit à l'occasion d'une séance de coordination, soit par écrit.

Les TPG devront alors immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour revenir se conformer au présent contrat.

8. Si sur la base du rapport de réalisation de l'offre cité à l'article 21 du présent contrat, il s'avère que l'objectif de la prestation n'est pas atteint conformément au présent contrat et si une pénalité est applicable selon les modalités prévues à l'**annexe 12**, les TPG subiront une pénalité, répercutée sur le montant de la subvention des TPG. Cette pénalité sera calculée selon les modalités de l'**annexe 12**, et déduite d'un versement mensuel suivant du département.

#### Article 27

*Cas fortuits, de force majeure et grève*

1. Les TPG ne sont pas tenus d'atteindre les valeurs cibles prévues lors de la survenance de cas fortuits, de force majeure (ex. pandémie) ou pour des raisons de sécurité. Il en va de même en cas de grève. Les TPG doivent néanmoins prendre toutes les mesures utiles afin d'assurer une exploitation conforme au présent contrat.
2. En cas de grève, les TPG doivent fournir au minimum une offre atteignant le tiers de celle programmée aux heures de pointe sur les lignes principales (zone tarifaire 10) et la moitié de celle programmée aux heures de pointe sur le réseau régional (zones tarifaires sur France) (ci-après : « service minimum »). Les TPG ont la faculté de recourir à la sous-traitance, sans être assujettis aux restrictions en la matière.
3. En cas d'impossibilité pour les TPG d'effectuer un service minimum, l'Etat est en droit de prendre toute mesure en vue d'assurer celui-ci.

#### Article 28

*Suivi du contrat*

1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
  - veiller à l'application du contrat ;
  - évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par les TPG ;
  - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat et de son tableau de bord.


  
  
 16

2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF.
3. Les TPG s'engagent à mettre à disposition de l'Office cantonal des transports un accès à distance en tout temps aux données d'exploitation dont les modalités de mise en œuvre seront définies entre les parties. Les coûts inhérents à cette demande sont pris en charge par les TPG (le matériel informatique nécessaire demeure à charge du canton).
4. Les TPG sont tenus d'atteindre pour certains indicateurs, sous réserve d'une marge de tolérance, la valeur cible calculée selon l'**annexe 12** du présent contrat.

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou ne l'est que partiellement, les TPG subissent une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 12**, et les prestations financières de l'Etat de Genève sont diminuées en conséquence.

5. L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés aux TPG et des cibles qui leur sont liées avant le 31 août suivant la remise des documents prévus à l'article 21. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur de l'année de l'évaluation.

#### Article 29

##### *Modification du contrat*

1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de l'article 7 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées.

En cas d'événements exceptionnels et prétérissant la poursuite des activités des TPG ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.

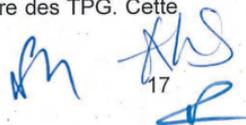
Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département.

##### *Modification de l'offre*

2. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate des TPG au département.

Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres aux TPG, le département est en droit de réduire sa contribution financière.

Les TPG proposeront au département une adaptation de l'offre et de leurs prestations si celle-ci est nécessaire afin de maintenir l'équilibre financier et la pérennité financière des TPG. Cette



adaptation convenue avec l'Etat sera appliquée, une fois l'an, au prochain changement d'étape.

Toutes prestations supplémentaires décidées par les TPG dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière des TPG envers l'Etat de Genève.

*Modification de l'offre  
demandée par le  
département*

3. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. L'indemnité de fonctionnement due par le département aux TPG est dans cette hypothèse adaptée en conséquence et fait l'objet d'un avenant écrit au présent contrat.

Si, à la suite d'une diminution de l'offre de référence TPG demandée par l'Etat en cours de contrat, les TPG sont contraints de résilier des contrats (y compris avec le personnel) ou d'aliéner des actifs, tels que véhicules ou équipements, à un prix inférieur à leur valeur comptable (prix d'achat moins amortissement), ou encore de payer des pénalités contractuelles à un fournisseur dans le cadre d'une commande de véhicules ou équipements, l'Etat de Genève indemnise les TPG de la totalité du préjudice subi.

Dans la mesure du possible, les modifications de l'offre interviennent dans le cadre d'une étape horaire régulière (dimanche suivant le deuxième samedi du mois de décembre). Dans le cas d'une modification d'offre supplémentaire en cours d'année, un délai de 6 mois doit être prévu entre la demande faite par l'Etat et la mise en vigueur de ladite modification. Ces modifications supplémentaires feront l'objet de discussions entre les parties.

**Article 30***Adaptation de la subvention ou des prestations*

Les cas nécessitant une adaptation de la subvention ou des prestations sont les suivants :

- a) Le prix du carburant est fixé à 1.38 F hors taxes, prix de gros, par litre. En cas de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 10 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours pourra subir une adaptation.
- b) En cas de variation tarifaire en cours de contrat, la subvention pourra subir une adaptation à partir de la mise en place effective de la nouvelle tarification et cela, jusqu'au terme du contrat, sauf dans les cas visés aux lettres a), e) et f) du présent article où elle servira de compensation.
- c) Dans l'éventualité où les TPG ne procèdent pas aux investissements prévus dans le plan financier pluriannuel, l'indemnité se verra réduite en conséquence à hauteur des amortissements et intérêts financiers ainsi économisés, dès l'exercice suivant.
- d) Si, pour des raisons propres aux TPG, un écart négatif supérieur à 1% est constaté entre la valeur absolue cumulée de l'offre planifiée mensuellement dans les rapports d'étape annuels et celle signalée dans les rapports de réalisation de l'offre fournis trimestriellement par les TPG, l'Etat de Genève peut décider de modifier la tranche budgétaire annuelle. Cette diminution s'effectuera au prorata des places kilomètres réalisées par rapport aux places kilomètres planifiées.
- e) En cas d'accord entre les parties, une adaptation de la subvention pourra intervenir dans d'autres situations, telles que la nécessité pour les TPG de disposer de moyens supplémentaires afin d'assurer la mise en œuvre de dispositions de droit fédéral, cantonal ou européen applicable à leur activité.
- f) En cas de perte de subventions fédérales pour les TPG en raison de l'application de dispositions cantonales (ex. en matière de présentation des comptes, de calcul du droit du sillon), la subvention ou l'offre de transport sera adaptée.
- g) Tout changement législatif entraînant une augmentation de la part de subvention cantonale.

**Titre V - Dispositions finales****Article 31***Règlement des litiges*

1. Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.
2. En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.
3. A défaut d'un accord, le litige peut être porté devant la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève.

**Article 32***Résiliation du contrat*

1. Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:
  - a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue ;
  - b) les TPG n'accomplissent pas ou accomplissent incorrectement la prestation approuvée dans le cadre du rapport d'étape malgré une mise en demeure ;
  - c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.
2. La résiliation s'effectue par écrit dans un délai de six mois, pour la fin d'un mois.

**Article 33***Entrée en vigueur,  
durée du contrat et  
renouvellement*

1. Le contrat entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2020, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2024.
2. Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.

*AS*  
20 *R*

Pour la République et canton de Genève

représentée par

**Serge Dal Busco**

Conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures

Date :

25 juin 2019

Signature

Pour les Transports publics genevois

représentés par

**Denis Berdoz**  
Directeur général

Date :

20 juin 2019

Signature

**Anne Soukup Hornung**  
Présidente du Conseil d'administration

Date :

20.6.19

Signature

R 21

**Annexes au présent contrat :**

1. Lignes et structures du réseau ;
2. Plan du réseau ;
3. Intervalles de passage des véhicules ;
4. Capacité et confort des véhicules ;
5. Réalisation du Plan d'action des transports collectifs 2020-2024 (déclinaison de l'offre) ;
6. Perturbations de services lors de manifestations ;
7. Plan financier pluriannuel – Fonctionnement ;
8. Plan financier pluriannuel – Investissements ;
9. Droit du sillon et des infrastructures ;
10. Liste des documents à produire par les TPG ;
11. Utilisation des armoiries de l'État de Genève ;
12. Tableau de bord, indicateurs du contrat de prestations et système de pénalités ;
13. Liste d'adresses des personnes de contact.

**NOTA BENE :**

*Les directives du Conseil d'Etat suivantes ne sont pas annexées au présent contrat, mais sont disponibles sur demande auprès du département :*

- *Présentation et révision des états financiers des entités subventionnées*
- *Traitement des bénéfices et des pertes des entités subventionnées*
- *Directives sur les subventions non monétaires*

M 22 

**Annexe 1 : Lignes et structure du réseau**  
(situation au 1<sup>er</sup> janvier 2020)

**RESEAU TPG**

	<b>Tram</b>	<b>Trolleybus</b>	<b>Autobus</b>
<b>Lignes principales</b>	12, 14, 15, 17, 18	2, 3, 6, 7, 10, 19	1, 5, 5+, 8, 9, 11, 20, 21, 22, 23, 25, 28
<b>Lignes secondaires et régionales</b>	--	--	31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 63, 64, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, A, D, E, E+, F, G, G+, J, K, L, M, N, T, XA
<b>Lignes scolaires</b>			80, 81, 82, 85, 87, 88, 92, 93, 94, 96, 97

Selon l'article 4, al.1, point D du contrat de prestations, les lignes 64, 66, 68, D, F, M, N et T sont extraites du présent contrat puisque la responsabilité de leur organisation a été transférée par l'Etat à l'autorité organisatrice transfrontalière GLCT.

Pour financer les coûts non couverts par les recettes des clients et en plus de l'indemnité de l'Etat, les Transports publics genevois perçoivent également des indemnités :

- de la Confédération selon l'ordonnance sur les indemnités du trafic régional ;
- des Communes ou de tiers qui désirent compléter l'offre de base définie dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50, art. 2) par une **offre complémentaire**.

**PARTICIPATION DE LA CONFEDERATION AUX LIGNES DE TRAFIC REGIONAL**

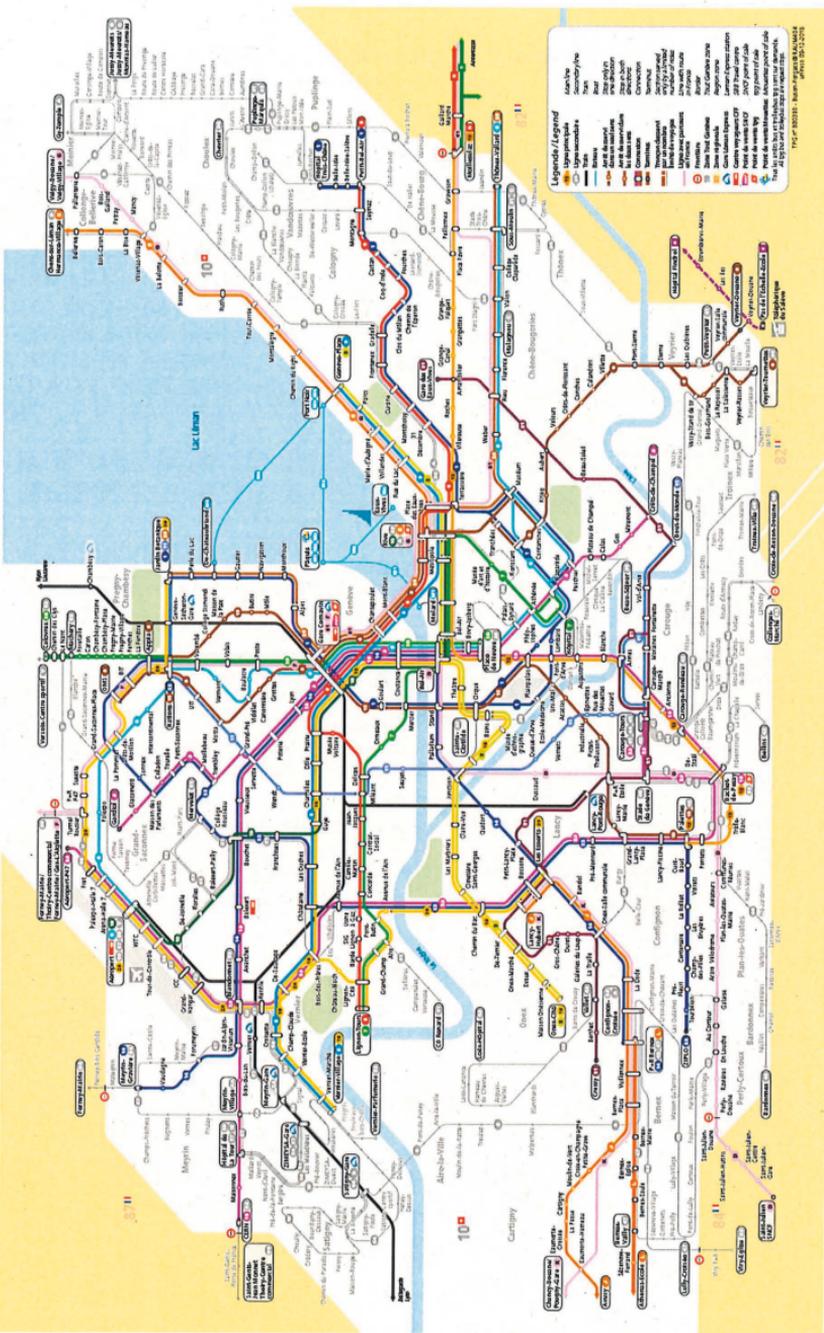
	<b>Autobus</b>
<b>Lignes secondaires et régionales</b>	33, 37, 41, 42, 43, 44, 52, 55, A, G/G+, K, L

**PARTICIPATION DE COMMUNES OU DE TIERS**

	<b>Autobus</b>
<b>Lignes régionales</b>	52, 55, G, K
<b>Offre Noctambus urbain</b>	1/9, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 14, 15, 18, 47, E
<b>Offre Noctambus régional</b>	NA, NC, ND, NE, NJ, NK, NM, NO, NP, NS, NT, NV
<b>Services de renforts</b>	Manifestations publiques
<b>Mesures en cas de pollution</b>	Participation aux financements de mesures en cas de pics d'ozone ou de PM 10

de AAS  
23

Annexe 2 : Plan du réseau  
(situation au 1<sup>er</sup> janvier 2019)



Handwritten blue ink initials or a signature, possibly "AS" or "AS", located in the bottom right corner of the page.



### Annexe 3: Intervalles de passage des véhicules

#### RESEAU URBAIN PRINCIPAL – SITUATION 2019 (DES LE 09.12.2018)

		HORAIRE NORMAL 2019 - LUNDI-VENDREDI																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz	10	5						4						7.5			10		20					
14	Meyrin-Gravère - P+R Bemex	10	6	4.5					5					4.5		7.5		10	20						
15	Nations - Palettes	10	6	4.5					5					4.5		7.5		10	20						
18	CERN - Bachel-de-Pesay	15	12	9					10					9		15		20							
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité	20	15	7.5					10					7.5		10	15		20		30				
3	Gardiol - Crêts-de-Champel	15		5	6				7.5					5	7.5	10		15	20						
6	Genève-Plage - Vernier-Village	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20						
7	Hôpital - Lignon-Tours	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20						
10	Aéroport - Rive	15		7.5					10					7.5	10	15		20	20						
19	Onex-Cité - Vernier-Village	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20							
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20		30				
5	Thônex-Vallard - Aéroport	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20		30				
8	OMS - Veyrier-Douane/Veryrier-Toumettes	15	6	5					7.5					5	7.5	10		15	20						
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20		30				
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20		30				
20	Place de Neuve - Colovrex	30	15			30						15						30							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives	20	15	7.5					12					7.5	10	15		20							
22	Nations - ZIPLO	20		10					15					10	15	20		20	20		30				
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours	20		10					15					10	15	20		20	20		30				
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique	20	15	7.5					10					7.5	10	15		20	20		30				
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts	30	15						30				15		30			40							

		HORAIRE NORMAL 2019 - SAMEDI																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz	10				7.5							5					10		20					
14	Meyrin-Gravère - P+R Bemex	10				7.5							6					10	20						
15	Nations - Palettes	10				7.5							6					10	20						
18	CERN - Bachel-de-Pesay	20				15							12					20							
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité					20							15		12			20			30				
3	Gardiol - Crêts-de-Champel					15							12		8			12	15	20					
6	Genève-Plage - Vernier-Village					20							15		12			20	20						
7	Hôpital - Lignon-Tours					20							15		12			20	20						
10	Aéroport - Rive					15							12		10			15	20		30				
19	Onex-Cité - Vernier-Village					20							15		12			20							
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne					20							15		12			20			30				
5	Thônex-Vallard - Aéroport					20							15		12			20			30				
8	OMS - Veyrier-Douane/Veryrier-Toumettes					15							12		8			15	20		30				
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours					20							15		12			20	20		30				
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde					20							15		12			20	20		30				
20	Place de Neuve - Colovrex					30							15					30							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives					20							15					20							
22	Nations - ZIPLO					20							15					20							
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours					20							15					20							
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique					20							15		12			20							
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts					30							30					40							

		HORAIRE NORMAL 2019 - DIMANCHE																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz					10							7.5					10							
14	Meyrin-Gravère - P+R Bemex					10							7.5					10							
15	Nations - Palettes					10							7.5					10							
18	CERN - Bachel-de-Pesay					20							15					20							
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité					20							15					20							
3	Gardiol - Crêts-de-Champel					15							10					15							
6	Genève-Plage - Vernier-Village					20							15					20							
7	Hôpital - Lignon-Tours					20							15					20							
10	Aéroport - Rive					20							15					20							
19	Onex-Cité - Vernier-Village					20							12					20							
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne					20							15					20							
5	Thônex-Vallard - Aéroport					20							15					20							
8	OMS - Veyrier-Douane/Veryrier-Toumettes					15							12					15							
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours					20							15					20							
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde					20							15					20							
20	Place de Neuve - Colovrex					20							30					20							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives					20							15					20							
22	Nations - ZIPLO					20							30					20							
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours					20							30					20							
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique					20							15					20							
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts					40							30					40							

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite sur toutes les lignes urbaines, au maximum de 25% par rapport à l'horaire normal, afin de l'adapter au mieux à la baisse de l'utilisation.

## RESEAU URBAIN PRINCIPAL – PREVISION 2020

		HORAIRE NORMAL 2020 - LUNDI-VENDREDI																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz	10	5	4,5				5				4,5			7,5			10			20				
14	Meyrin-Gravère - P+R Bernex	10	5	4,5				5				4,5			7,5			10			20				
15	Nations - Palettes	10	5	4,5				5				4,5			7,5			10			20				
17	Annemasse Parc - Lancy Pont-Rouge	15	10	9				10				9			15			20			30				
18	CERN - Bachel-de-Pesay	15	10	9				10				9			15			20			30				
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
3	Gardiol - Crêts-de-Champel	20	15	7,5		6		7,5				5			7,5	10		15			20				
6	Genève-Plage - Vermier-Village	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
7	Hôpital - Lignon-Tours	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
10	Aéroport - Rive	15		7,5				10				7,5			10	15		20			30				
19	Onex-Cité - Vermier-Village	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
5	Thônex-Vallard - Aéroport	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
8	OMS - Veyrier-Douane/Veyrier-Tourmettes	15	10	6				10				5			7,5	10		15			30				
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
20	Place de Neuve - Colorex	30	15			30					15							30							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives	20	15	7,5				12				7,5			10	15		20							
22	Nations - ZIPLO	20	10					15				10			15	20		30							
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours	20	10					15				10			15	20		30							
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique	20	15	7,5				10				7,5			10	15		20			30				
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts	30	15					30				15			30			40							

		HORAIRE NORMAL 2020 - SAMEDI																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz					10		7,5				6						10			20				
14	Meyrin-Gravère - P+R Bernex					10		7,5				6						10			20				
15	Nations - Palettes					10		7,5				6						10			20				
17	Annemasse Parc - Lancy Pont-Rouge	30		20								12						20							
18	CERN - Bachel-de-Pesay	20		15								12						20							
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité			20							15				12			20			30				
3	Gardiol - Crêts-de-Champel			15				12				8				12		15			20				
6	Genève-Plage - Vermier-Village			20						15					12			20			30				
7	Hôpital - Lignon-Tours			20						15					12			20			30				
10	Aéroport - Rive			15						12					10			15			20				
19	Onex-Cité - Vermier-Village			20						15					12			20			30				
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne			20						15					12			20			30				
5	Thônex-Vallard - Aéroport			20						15					12			20			30				
8	Appia - Veyrier-Douane/Veyrier-Tourmettes	15				12						8						15			30				
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours			20						15					12			20			30				
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde			20						15					12			20			30				
20	Place de Neuve - Colorex	30								30					15			30							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives			20						15					15			20							
22	Nations - ZIPLO			20						20					15			20							
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours			20						20					15			20							
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique			20						15					12			20							
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts									30								40							

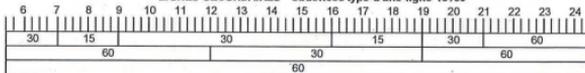
		HORAIRE NORMAL 2020 - DIMANCHE																							
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	noct.				
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>																									
12	Palettes/Bachel-de-Pesay - Moillesulaz					10						7,5						10							
14	Meyrin-Gravère - P+R Bernex					10						7,5						10							
15	Nations - Palettes					10						7,5						10							
17	Annemasse Parc - Lancy Pont-Rouge			30								30						30							
18	CERN - Bachel-de-Pesay			20								15						20							
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>																									
2	Genève-Plage - Onex-Cité					20						15						20							
3	Gardiol - Crêts-de-Champel					15						10						15							
6	Genève-Plage - Vermier-Village					20						15						20							
7	Hôpital - Lignon-Tours					20						15						20							
10	Aéroport - Rive			20								12						15							
19	Onex-Cité - Vermier-Village					20						15						20							
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>																									
1	Jardin-Bot. - Petit-Bel-Air/H Trois-Chêne					20						15						20							
5	Thônex-Vallard - Aéroport					20						15						20							
8	Appia - Veyrier-Douane/Veyrier-Tourmettes					15						12						15							
9	Petit-Bel-Air - Lignon-Tours					20						15						20							
11	Jardin-Botanique - Bout-du-Monde					20						15						20							
20	Place de Neuve - Colorex											30						15							
21	Cressy - Gare des Eaux-Vives					20						15						20							
22	Nations - ZIPLO											30													
23	Aéroport-P47 - Carouge-Tours											30													
25	Thônex-Vallard - Jardin Botanique					20						15						20							
28	Jardin-Botanique/Aéroport - Les Esserts											30						40							

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite sur toutes les lignes urbaines, au maximum de 25% par rapport à l'horaire normal, afin de l'adapter au mieux à la baisse de l'utilisation.

*Handwritten signatures and initials:*  
 AHS  
 27  
 [Signature]

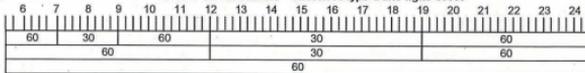
LIGNES SECONDAIRES & REGIONALES

LIGNES SECONDAIRES - Cadences type d'une ligne 15/30'



Lundi-vendredi  
Samedi  
Dimanche

LIGNES SECONDAIRES - Cadences type d'une ligne 30/60'



Lundi-vendredi  
Samedi  
Dimanche

Quelques variations peuvent exister pendant les transitions avant et après les périodes de pointe.

Certaines lignes de desserte locale (quartier ou zone rurale) circulent à un horaire qui leur sont propres permettant ainsi de coller plus précisément à la demande.

Pendant les périodes de vacances scolaires, l'offre peut être réduite par rapport à l'horaire normal.

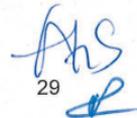
*Ans*  
*28*

## Annexe 4 : capacité de confort des véhicules

Les « places x kilomètres » sont calculées avec les capacités dites de confort (4 clients debout par m<sup>2</sup>) suivantes :

Véhicules	Capacité
Minibus	15-35
Midibus	40
Autobus	70
Autobus articulé	110
Autobus articulé "TOSA"	110
Autobus à double articulation	140
Trolleybus articulés	110
Trolleybus ExquiCity	110
Trolleybus à double articulation	150
Tramway DAV à 2 caisses	130
Tramway DAV à 3 caisses	195
Tramway Cityrunner	240
Tramway Stadler	260

Convois	Capacité
Tramway DAV à 4 caisses	260
Tramway DAV à 5 caisses	325

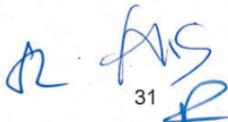


  
 29

## Annexe 5 : Réalisation du Plan d'Actions des Transports Collectifs 2020-2024

La référence de cette annexe est le « Plan d'actions des transports collectifs 2020 – 2024 » approuvé le 12 décembre 2018 par le Conseil d'Etat :

Objectifs	Actions	Mesures
Intégrer le Léman Express dans la chaîne de déplacement des usagers TC	Accompagner la mise en service du Léman Express	Développement et organisation du réseau urbain en rabattement sur les haltes et gares du Léman Express
		Création des lignes 38, 48, H
Accompagner le développement urbain	Augmenter la capacité et l'attractivité sur le réseau tramway	Création de la ligne 17 entre Annemasse et Lancy Pont-Rouge
		Prolongement de la ligne 14 jusqu'à Bernex-Vailly
		Prolongement de la ligne 15 jusqu'à la ZIPLO puis jusqu'à Saint Julien en Genevois
		Augmentation des cadences en heures de pointe pour répondre aux problèmes de saturation
Objectifs	Actions	Mesures
Accompagner le développement urbain	Développer le réseau trolleybus	Prolongement de la ligne 7 jusqu'au quartier des Grands-Esserts
		Prolongement de la ligne 2 jusqu'à Cressy
		Prolongement des lignes 6 et 19 jusqu'à Canada
		Prolongement de la ligne 19 jusqu'à l'Hôpital de la Tour en HP
Accompagner le développement urbain	Réorganiser des lignes en lien avec le développement des nouveaux quartiers	Onex-Bernex
		Cherpines/ZIPLO
		Grands-Esserts
		Communaux d'Ambilly / Axe de Frontenex
		Organisations internationales
Châtelaine / Vernier		
Poursuivre la transition énergétique	Convertir des lignes diesel en lignes électriques	Conversion de la ligne 9 du bus au trolleybus
		Conversion de la ligne 22 du bus diesel au bus électrique
		Création de la ligne 4
Poursuivre le développement des lignes transfrontalières	Augmenter la capacité et l'attractivité	Augmentation des cadences des lignes D (HC) et F (HP)
		Etudes en cours pour la création de nouvelles lignes depuis le Chablais et la Haute-Savoie

Le détail de l'adaptation de l'offre à chaque étape de changement d'horaire sera affiné ultérieurement en collaboration avec l'Office cantonal des Transports (OCT). Il fera l'objet d'un rapport d'étape, établi par les Transports publics genevois, qui sera soumis pour approbation au Conseil d'Etat conformément à l'article 37 alinéa j de la loi sur les Transports publics genevois (LTPG - H 1 55), et à l'article 20, alinéa 1 du contrat de prestations et à l'annexe 9.

  
31

## Annexe 6 : Perturbations de service lors de manifestations

La présente annexe précise l'article 5 du contrat de prestations entre la République et canton de Genève et les Transports publics genevois portant sur les années 2020-2024 (ci-après : CP) à travers les articles suivants :

### Article 1 Perturbations de service – champ d'application

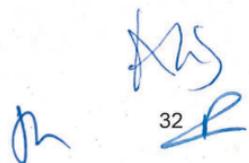
1. Par "perturbations de service", il faut entendre des modifications de l'offre induites par la tenue de manifestations publiques, de manifestations de nature culturelle, sportive ou scolaire, autorisées et organisées par les pouvoirs publics (ci-après : les manifestations). Ces modifications ne permettent plus de répondre aux exigences du CP et génèrent des charges financières pour les TPG ; elles impliquent notamment, du point de vue des utilisateurs des transports publics, une diminution de l'offre (non réalisation de courses) et/ou une augmentation de l'offre (mise en place de renforts), et/ou le recours à des mesures de substitution, et/ou l'engagement de véhicules supplémentaires (en plus de l'augmentation de l'offre), suite notamment à des détournements de lignes, et/ou des mesures liées à l'information des voyageurs (pose d'affiches par exemple) et/ou l'engagement de personnel de conduite, et/ou l'engagement de personnel technique supplémentaire (par exemple pour coupure de courant, déplacement d'arrêts et pose de potelets) et/ou l'engagement de personnel supplémentaire pour le service de place.

### Article 2 Gestion des autorisations de manifestations publiques

1. Les TPG désignent une personne de contact pour traiter de la gestion des perturbations de service et communiquent cette information à la République et canton de Genève, soit pour lui, à l'office cantonal des transports du département des infrastructures.
2. Les TPG assistent aux séances bihebdomadaires organisées par le département de la sécurité dans le cadre de l'étude des demandes d'autorisation pour la tenue de manifestations publiques, afin que toutes les dispositions permettant d'assurer la sécurité des voyageurs et des tiers et de limiter au maximum les perturbations de service, soient prises en considération.
3. Les autorisations de manifestations publiques ayant été préalablement annoncées font également l'objet de discussions dans le cadre de la plateforme chantiers et mobilité (PCM) opérée par l'office cantonal des transports (cf. article 5, chiffre 2 de la présente annexe).

### Article 3 Prise en charge financière

Les TPG prennent en charge les coûts de base engendrés par les perturbations de service. Par coûts de base, il faut comprendre le coût des mesures minima à mettre en place pour faire face aux perturbations de service. Toute demande complémentaire de la part des organisateurs ou toute conséquence négative imprévue des manifestations à l'origine des perturbations (par exemple dégâts au matériel) est à la charge des organisateurs et est réglé par accord séparé entre l'organisateur concerné et les TPG.



32

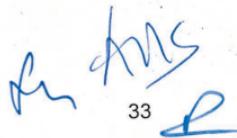
**Article 4      Adaptation de l'offre**

1. L'Etat de Genève accepte qu'à l'occasion des manifestations, les TPG adaptent l'offre sur les lignes concernées afin de garantir un fonctionnement approprié du réseau. Les TPG se réservent ainsi notamment le droit de mettre en œuvre des services d'exploitation et d'information voyageurs adaptés. En cas de détournement de lignes, les TPG sont tenus d'informer et d'orienter leurs clients de façon adéquate.
2. Ces adaptations sont considérées comme des cas fortuits, l'article 27, chiffre 1 CP étant applicable par analogie (non-atteinte des valeurs-cibles exigées et garantie d'un service minimum).

**Article 5      Bilan annuel**

1. Les TPG remettent annuellement à l'Etat de Genève un rapport comportant l'ensemble des manifestations ayant engendré des perturbations de service, la nature de celles-ci, les adaptations mises en place, ainsi que les charges financières induites, estimées selon les Instructions de service des TPG (IDS 69 et 70), selon le modèle repris en annexe.
2. Les TPG, à travers leur personne de contact, veillent à ce qu'un suivi périodique de la gestion des manifestations annoncées soit effectué dans le cadre de la PCM qui se réunit sur une base mensuelle.

Annexes : IDS 69, 70



**stpg transports publics genevois**

Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

(Etat, Ville de Genève, Communes, GLCT)

Liste de Prix valable dès le 01.01.2014

Instruction de service N° 69/01

Destinataires : Aux cadres de l'entreprise

Date : 28.11.2013

Émetteur : DBo

Annule / remplace : 354/05

Procédure :

Concerne : Prestations TPG à facturer

Valable dès le : 01.01.2014

Jusqu'au : Permanente

## Principes généraux

## A. Règle générale

Tous les travaux sont facturés au tarif appliqué dans l'année du devis ou de l'engagement, sauf accord mentionné; mais les tarifs mentionnés dans les contrats restent prédominants.

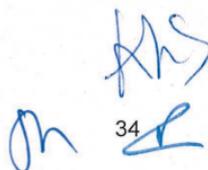
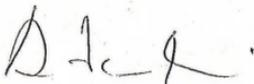
Les factures doivent être établies dès la fin de la prestation et au plus tard, dans les 10 jours ou tous les trois mois pour les prestations à durée indéterminée.

Les tarifs ci-dessous sont ceux applicables aux clients institutionnels.

## B. Exception Service Juridique

Lors des prestations facturées par le Service Juridique, ajouter la mention « exclu de TVA » sur les factures.

La Présidente du Conseil d'Administration



## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

## 1. Prestations pour Tiers

## 1.1. Prestations de service à facturer

Chaque prestation, telle que les travaux de maintenance, d'atelier, des arrêts, de la ligne aérienne, du 600V et de la voie, doit faire l'objet d'un suivi par ordre Interne spécifique, retraçant matière et main d'œuvre, à facturer au Tiers. La facturation est déclenchée par le responsable opérationnel, au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution des travaux. *Limitation des délais selon les conclusions du chantier « Reconnaissance des revenus » (IPSA).*

Toutes les prestations du domaine exploitation doivent faire l'objet d'un devis, suivi d'une commande signée par le client avant toute intervention.

La facturation sera déclenchée par le référent en charge du dossier, en fonction de l'avancement des prestations et sur la base des quantités réellement effectuées ou au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution.

En cas d'interventions concernant plusieurs domaines d'activités, l'exploitation se chargera de centraliser les documents établis par chaque service pour rédiger une proposition globale au client.

Les éléments de chaque service seront joints en annexe de la proposition globale.

Les interventions ne seront déclenchées qu'après une commande signée par le client.

La facturation sera déclenchée par le référent en charge du dossier, en fonction de l'avancement des prestations pour chaque service et sur la base des quantités réellement effectuées ou au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution.

*L'unité structurelle rajoutera, le cas échéant, ses propres frais administratifs pour études, plans, déplacements, etc. Sont réservés les travaux sur devis forfaitaires.*

*Un forfait administratif de CHF 80,00 HT sera appliqué :*

- *En cas de fourniture de renseignements erronés ou incomplets pour la facturation, lors de la passation de commande ou en cas de recherche administrative pour le temps passé à corriger les factures déjà émises.*

- *En cas d'annulation d'une commande par le client après acceptation du devis.*

## 1.2. Prêt

*Chaque objet prêté doit faire l'objet d'un bulletin d'expédition signé par le tiers et transmis à l'unité structurelle des Achats*

## 1.2.1 Prêt de matériel stocké :

Se référer à l'IDS n° 358.

## 1.2.2 Prêt de matériel non stocké :

- Pour le matériel prêté à nos sous-traitants de transport : cette mention doit être clairement mentionnée dans le contrat d'exploitation ou, à défaut, établir un avenant.

- Pour le matériel prêté aux autres clients : s'adresser à notre service juridique pour l'établissement d'un contrat de prêt.

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

## 2. Travaux pour tiers – T

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux Jour	Taux nuit, jours fériés

## 2.1 Travaux de la ligne + 600V (hors déplacement)

• Travaux de la ligne aérienne	Coût réel	MO voir point 5.1 Matière voir point 6	
• Coupure de courant Ligne aérienne			
• Pose isolation Haubans			
• Démontage + contrôle fin de chantier			
• Amarrage poteau			
• Remise en place poteau			
• Déplacement ligne			
• Mise à disposition tour pour élagage			
• Coupure ou remise en service - courant 600V			

Attention, les forfaits ci-dessus ne représentent pas l'intervention dans son ensemble mais bien une partie. Exemple : Une coupure de courant et une remise en service pour le même client, le forfait est à appliquer 2 fois.

De plus, pour tous les travaux ci-dessus, un forfait de déplacement et un forfait pour le petit matériel doivent être ajoutés. Voir point 2.4.

Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80.00

## 2.2 Travaux aux Arrêts et vole (hors déplacement)

• Déplacement ou remise en place - potelet ou totem	Forfait	161.-	177.-
• Déplacement ou remise en place - point RCT		11.-	12.-
• Déplacement ou remise en place - DATT solaire		269.-	295.-
• Montage ou démontage - DATT solaire		269.-	295.-
• Montage ou démontage - DATT électrique (Les prestations externes seront ajoutées au forfait le cas échéant / exemple : travaux électriques)		269.-	295.-
• Montage ou démontage - BIV		282.-	310.-
• Mise en place ou démontage - Portique de sécurité		164.-	177.-
• Ballisage au sol / pour 1 mètre		19.-	21.-

Attention, les forfaits ci-dessus ne représentent pas l'intervention dans son ensemble mais bien une partie. Exemple : Un déplacement de potelet et la remise en place pour le même client, le forfait est à appliquer 2 fois.

De plus, pour tous les travaux ci-dessus, un forfait de déplacement et un forfait pour le petit matériel doivent être ajoutés. Voir point 2.4.

Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80.00

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux Jour	Taux nuit, Jours fériés

## 2.3 Travaux d'Atelier

• Echanges Bandages	Coût réel	MO voir point 5.1 Matière voir point 6	
• Réparation véhicule sous traitant			
• Dépannage véhicules sous traitant sur réseau			
• Remorquage véhicule sur le réseau			
• Girouettes			
• Réparation véhicule suite affichage publicité			
• Traitement châssis			
• Réparation véhicules mobility			
• Carburant			
• Emetteur priorité			
• Certification RAG 2000 + Tachygraphe	Forfait	170.-	

*Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80.00.*

## 2.4 Déplacements et petits matériel (soudure, gants, abrasifs, chiffon, etc)

• Déplacement (Aller - Retour) pour une personne	Forfait	1H	1H
• Devis inférieur à CHF 500.-		CHF 6.00	
• Devis entre CHF 500.- et CHF 1'000.-		CHF 12.00	
• Devis entre CHF 1'000.- et CHF 2'000.-		CHF 23.00	
• Devis supérieur à CHF 2'000.- (Appliquer sur le montant travail HT)		2%	

  
 37

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

## 3. Travaux pour tiers - E (chantiers/manifestations)

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux jour	Taux nuit, jours fériés

## 3.1 Mise à disposition de personnel

• Mise à disposition d'un coordinateur Chantiers/Manifestations	Réal / H	MO voir point 5.2
• Mise à disposition d'un responsable Chantiers/Manifestations		
• Mise à disposition d'un surveillant de réseau		
• Mise à disposition d'un technicien pour création des horaires		
• Mise à disposition d'un technicien pour planification des conducteurs		
• Mise à disposition d'un technicien pour la création des affiches d'information voyageurs		
• Mise à disposition d'un technicien pour la création de l'information voyageurs dans les véhicules		
• Mise à disposition d'un technicien pour la création de girouettes		
• Mise à disposition d'un formateur		
• Mise à disposition de conducteur pour formation		

Le tarif à la journée s'entend pour une durée cumulée successive de 8 heures sur les plages horaires 6h00-20h00 ou 20h00-6h00.

Si un déplacement chez le client est nécessaire et selon les accords conclus avec lui, un forfait pour frais de déplacement de CHF 120 HT peut être demandé.

La facturation pour un prestataire à l'étranger sera analysée au cas par cas.

## 3.2 Réalisation de l'information voyageurs

• Réalisation d'affiches arrêts déplacés et non desservis	Réal / H	MO voir point 5.2
• Réalisation d'affiches horaires		
• Réalisation d'affiches d'informations spécifiques au format 50x50		
• Réalisation d'affiches d'informations spécifiques au format 20x65		
• Réalisation d'une annonce sonore dans les véhicules et diffusion		
• Création d'une annonce automatique pour l'information voyageurs		

## 3.3 Signalétique

• Fourniture de plaque au format A4 (à l'unité)	Forfait	CHF 4.00
• Fourniture de plaque au format A3 (à l'unité)		CHF 8.00
• Fourniture de plaque au format 50x60 (à l'unité)		CHF 16.00
• Fourniture de plaque au format 20x65 (à l'unité)		CHF 9.00

## 3.4 Mise en place d'équipements destinés à l'information

*Mise en place d'équipements multiples d'informations (potelet provisoire type chantiers, flèche d'indication de direction, information arrêt non desservi, information arrêt provisoire, déplacement provisoire d'un arrêt et divers)**Ce prix comprend les déplacements nécessaires, la fourniture d'un potelet provisoire type chantiers et la mise en place d'une plaque de signalétique si nécessaire.*

• Amenée d'un équipement d'information / Pour 1 à 5 unités	Forfait	CHF 100.00	CHF 110.00
• Amenée d'un équipement d'information / Pour 6 à 10 unités		CHF 150.00	CHF 165.00
• Immobilisation d'un équipement d'information	Journée	CHF 1.00	
	Semaine (7 j)	CHF 5.00	
• Repli d'un équipement d'information / Pour 1 à 5 unités	Forfait	CHF 100.00	CHF 110.00
• Repli d'un équipement d'information / Pour 6 à 10 unités		CHF 150.00	CHF 165.00

Au-delà de 10 unités, les prix d'amenée et de repli seront établis sur la base du temps passé par les intervenants.

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

## Instruction de service N° 69/01

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux jour	Taux nuit, jours fériés

## 3.5 Mise en place de détournement de ligne AB/TB sans modification d'horaire ni de distance parcourue

Ce prix comprend la préparation du détournement, les déplacements nécessaires et la mise en place des équipements d'informations selon le nombre d'éléments mentionnés.

• Mise en place du détournement d'une ligne AB/TB avec l'utilisation jusqu'à 5 équipements d'Informations	Forfait par ligne	CHF 500.00	CHF 550.00
• Plus-value au forfait de mise en place d'un détournement de ligne AB/TB, par ligne supplémentaire détournée jusqu'à 4 lignes concernées au total	Forfait par ligne supplémentaire	CHF 250.00	CHF 275.00
• Surveillance et entretien des éléments du détournement mis en place	Journée	CHF 25.00	
	Semaine (7 j)	CHF 100.00	
• Dépose des équipements d'Informations à l'issue du détournement d'une ligne	Forfait par ligne	CHF 125.00	CHF 137.50
• Plus-value au forfait de dépose des équipements d'Informations à l'issue du détournement de ligne, par ligne supplémentaire détournée jusqu'à 4 lignes concernées au total	Forfait par ligne supplémentaire	CHF 80.00	CHF 88.00

Pour tout autre détournement que ceux décrits dans les présents articles et notamment pour les TW, une évaluation des coûts sera effectuée sur la base des prix du présent document. En particulier, seront évalués (liste non exhaustive) :

- les temps nécessaires à la préparation du détournement : construction des horaires, planification des conducteurs, ...
- les éléments d'informations voyageurs à créer
- les équipements destinés à l'information voyageurs à mettre en place
- les distances supplémentaires parcourues par les véhicules suite au détournement de ligne
- les véhicules supplémentaires engagés pour respecter l'offre de service (selon IDS - Commercialisation des services spéciaux -)

## 3.6 Distance ou Temps supplémentaire parcourus par les véhicules suite au détournement de ligne

• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type AB/ABA	Km	CHF 11.00	CHF 17.00
• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type TBA		CHF 14.00	CHF 20.00
• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type TW		CHF 15.00	CHF 20.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type AB/ABA	Heure	CHF 155.00	CHF 225.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type TBA		CHF 160.00	CHF 230.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type TW		CHF 200.00	CHF 275.00

Les véhicules supplémentaires engagés pour respecter l'offre de service (selon IDS - Commercialisation des services spéciaux -)

## 3.7 Mise à disposition de véhicules pour la formation des agents

• Mise à disposition de véhicules de type ABA pour formation d'agents	Réel	Voir point 4.1
• Mise à disposition de véhicules de type Minibus pour formation d'agents		

Les prestations de remplacement de véhicules sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation spécifique en fonction des circonstances

## 3.8 Pénalité pour retard en service de ligne (hors accidents)

• Pénalité pour retard de véhicules de type AB/ABA	Minute (au-delà de 5 min)	CHF 6.00
• Pénalité pour retard de véhicules de type TB		CHF 7.00
• Pénalité pour retard de véhicules de type TW		CHF 8.00

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

## Instruction de service N° 69/01

## 4. Véhicule de ligne, de service et engins

## 4.1 Location véhicule de ligne sans chauffeur (Uniquement professionnel)

- Autobus (S.50)
- Autobus Articulés (S.59 / S.501 / S.502)

*A facturer Forfait journalier + frais au prorata des km parcourus*

Par jour HT	Au km HT
94.-	2.60
142.-	2.70

## 4.2 Location par heure (minimum 1 heure)

- Camion nacelle
- Camion voie
- Camion dépanneur

*Remarque :*

*Le prix de l'heure ci-dessus ne comporte aucune main d'œuvre. Le coût d'un chauffeur ou d'un machiniste sera ajouté le cas échéant, voir point 5.2.*

Prix HT
116.- CHF/heure

## 4.3 Location de véhicule de service au personnel TPG

- Prix par demi-journée, franchise à 500.- CHF
- Fourgon (selon disponibilité parc véhicule de service)

Prix HT
par demi-journée
55.- CHF

## 5. Main-d'œuvre HT

## Travaux pour Tiers

## 5.1 Technique (activités de maintenance)

- Maintenance des véhicules + des arrêts + DATT
- Infrastructure réseau, voies et lignes aériennes

## 5.2 Personnel TPG tous domaines (hors activités du technique)

- Cadre / Expert
- Employé

Taux jour	Taux nuit, jours fériés
-----------	-------------------------

152.-	167.-
161.-	177.-

120.-	132.-
74.-	82.-

*Remarque :*

*Le tarif de nuit est applicable entre 20h00 et 6h00 du lundi au vendredi, et toute la journée les samedis, dimanches et jours fériés.*

*Si un déplacement d'un administratif chez le client est nécessaire et selon les accords conclus avec lui, un forfait pour frais de déplacement de 120.- CHF HT peut être demandé.*

Ces prix comprennent la part salariale, mais aussi la contribution aux frais de structure, aux installations, à une partie des frais de bâtiments ainsi que les frais généraux, étant entendu que ces prix sont impactés par le traitement aux Normes IPSAS.

*La facturation pour un prestataire à l'étranger sera analysée au cas par cas.*

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

## 6. Matière

Les articles, pièces consommables, sont facturés :

Au prix de revient :

Dernier prix facturé si l'information est disponible ou au prix de réapprovisionnement

Prix HT

PR ou PMP

Exceptions :

- Poteaux, aiguilles trams et rails

- Carburant

- Autocollant TPG :

▪ Petit (inférieur à 20 x 20 cm)

▪ Moyen (supérieur à 20 x 20 cm et inférieur à 40 x 40 cm)

▪ Grand (supérieur à 40 x 40 cm)

+ 5%

+ 0,10 CHF/litre

CHF 2.00

CHF 10.00

CHF 25.00

## Remarque :

*Les articles utilisés pour la maintenance des véhicules TPG mis à disposition des sous-traitants ne sont pas majorés.**Un article récupéré doit être facturé au prix du neuf.**Le PMP "prix moyen pondéré" ne doit jamais être utilisé pour la facturation à des Tiers (autres que Communes, Ville de Genève et l'Etat).**Cas des articles sous garantie :**Les prix appliqués dans ce cas précis doivent être conformes aux contrats d'achats liés à ces articles.**Le prix est généralement le dernier prix commandé Hors Taxe (hors Redip, hors MO).*

 A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'An HRS', with a large flourish at the end.

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Institutionnels)

Instruction de service N° 69/01

## 7. Prix forfaitaires Franchises &amp; Accidents

## 7.1 Marchandise à facturer

Les objets sortis du stock TPG ou achetés à l'extérieur pour le compte de Tiers doivent faire l'objet d'un bulletin d'expédition signé par le Tiers et transmis à l'U.S. des Achats qui déclenche la facturation au plus tard dans les 30 jours qui suivent la livraison.

## 7.2 Indemnité en cas d'immobilisation d'un véhicule de ligne

calculée sur la base du tarif agréé selon la convention ASA

Prix par jour : indemnité en cas d'immobilisation du véhicule inclus frais de stationnement "dépôts et garage"

Remarque : l'immobilisation commence le jour de l'accident et cesse le jour où le véhicule peut être remis en service. Un retard injustifié ne peut être mis à la charge de l'assurance responsabilité civile ou du tiers.

Prix par minute : indemnité en cas d'interruption de trafic, facturation dès la 7ème minute.

	Exclusivement pour le Contentieux	
	Prix HT	
	Jour	minute
Tramways		
TW série 03	511.-	10.-
TW série 04	752.-	15.-
TW série 05	1'095.-	18.-
TW série 06	1'101.-	18.-
TW double-convoi	1'263.-	25.-
Trolleybus		
Série 33	366.-	8.-
Série 34	366.-	8.-
Série 35	366.-	8.-
Série 37	366.-	8.-
Série 301	366.-	8.-
Trolleybus double articulé		
Série 36	469.-	10.-
Série 38	544.-	10.-
Minibus		
Série 23	59.-	2.-
Autobus		
Série 50	173.-	5.-
Autobus articulé		
Série 59	238.-	8.-
Série 501	238.-	8.-
Autobus double articulé		
Série 57	352.-	8.-
Frais de dossier à rajouter :	120.-	

dm  
  
 42 

**σtpg transports publics genevois**

Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Liste de Prix valable dès le 01.01.2014

**Instruction de service N° 70/01****Destinataires : Aux cadres de l'entreprise**

Date : 28.11.2013

Émetteur : DBo

Annule / remplace : 355/05

Procédure :

Concerne : Prestations TPG à facturer

Valable dès le : 01.01.2014

Jusqu'au : Permanente

**Principes généraux****A. Règle générale**

Tous les travaux sont facturés au tarif appliqué dans l'année du devis ou de l'engagement, sauf accord mentionné; mais les tarifs mentionnés dans les contrats restent prédominants.

Les factures doivent être établies dès la fin de la prestation et au plus tard, dans les 10 jours ou tous les trois mois pour les prestations à durée indéterminée.

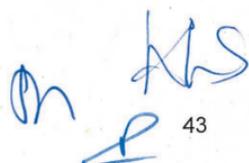
Les tarifs ci-dessous sont ceux applicables aux clients non institutionnels.

**B. Exception Service Juridique**

Lors des prestations facturées par le Service Juridique, ajouter la mention « exclu de TVA » sur les factures.



La Présidente du Conseil d'Administration



## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

### Instruction de service N° 70/01

#### 1. Prestations pour Tiers

##### 1.1. Prestations de service à facturer

Chaque prestation, telle que les travaux de maintenance, d'atelier, des arrêts, de la ligne aérienne, du 600V et de la vole doit faire l'objet d'un suivi par ordre interne spécifique, retraçant matière et main d'œuvre, à facturer au Tiers. La facturation est déclenchée par le responsable opérationnel, au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution des travaux. *Limitation des délais selon les conclusions du chantier « Reconnaissance des revenus » (PSAS).*

Toutes les prestations du domaine exploitation doivent faire l'objet d'un devis, suivi d'une commande signée par le client avant toute intervention.

La facturation sera déclenchée par le référent en charge du dossier en fonction de l'avancement des prestations et sur la base des quantités réellement effectuées ou au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution.

En cas d'interventions concernant plusieurs domaines d'activités, l'exploitation se chargera de centraliser les documents établis par chaque service pour rédiger une proposition globale au client.

Les éléments de chaque service seront joints en annexe de la proposition globale.

Les interventions ne seront déclenchées qu'après une commande signée par le client.

La facturation sera déclenchée par le référent en charge du dossier, en fonction de l'avancement des prestations pour chaque service et sur la base des quantités réellement effectuées ou au plus tard dans les 10 jours qui suivent la fin d'exécution.

*L'unité structurelle rajoutera, le cas échéant, ses propres frais administratifs pour études, plans, déplacements, etc. Sont réservés les travaux sur devis forfaitaires.*

*Un forfait administratif de CHF 80.00 HT sera appliqué :*

- *En cas de fourniture de renseignements erronés ou incomplets pour la facturation, lors de la passation de commande ou en cas de recherche administrative pour le temps passé à corriger les factures déjà émises.*
- *En cas d'annulation d'une commande par le client après acceptation du devis.*

##### 1.2. Prêt

*Chaque objet prêté doit faire l'objet d'un bulletin d'expédition signé par le tiers et transmis à l'unité structurelle des Achats*

##### 1.2.1 Prêt de matériel stocké :

Se référer à l'IDS n° 358 (contrôler IDS).

##### 1.2.2 Prêt de matériel non stocké :

- Pour le matériel prêté à nos sous-traitants de transport : cette mention doit être clairement mentionnée dans le contrat d'exploitation ou, à défaut, établir un avenant.
- Pour le matériel prêté aux autres clients : s'adresser à notre service juridique pour l'établissement d'un contrat de prêt.

#### 2. Travaux sur les véhicules appartenant aux sous-traitants

##### Travaux et équipements à charge TPG

- Equipement du véhicule avec : DATT, support DATT, émetteur feux routiers et identité visuel (hors peinture)
- Equipement Embarqué SAEIV et comptage passager

Tous les autres travaux et équipements sont à la charge du sous-traitant sauf accord contractuel différent.

*M. H.S.*  
44

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

## 3. Travaux pour tiers -- T

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux jour	Taux nuit, jours fériés

## 3.1 Travaux de la ligne + 600V (hors déplacement)

• Travaux de la ligne aérienne	Coût réel	MO voir point 6.1 Matière voir point 7	
• Coupure de courant Ligne aérienne			
• Pose Isolation Haubans			
• Démontage + contrôle fin de chantier			
• Amarrage poteau			
• Remise en place poteau			
• Déplacement ligne			
• Mise à disposition tour pour échafaudage			
• Coupure ou remise en service - courant 600V	Forfait		153.-

Attention, les forfaits ci-dessus ne représentent pas l'intervention dans son ensemble mais bien une partie. Exemple : Une coupure de courant et une remise en service pour le même client, le forfait est à appliquer 2 fois.

De plus, pour tous les travaux ci-dessus, un forfait de déplacement et un forfait pour le petit matériel doivent être ajoutés. Voir point 3.4.

Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80.00

## 3.2 Travaux aux Arrêts et vole (hors déplacement)

• Déplacement ou remise en place - potelet ou totem	Forfait	185.-	204.-
• Déplacement ou remise en place - point RCT		13.-	14.-
• Déplacement ou remise en place - DATT solaire		309.-	340.-
• Montage ou démontage - DATT solaire		309.-	340.-
• Montage ou démontage - DATT électrique (Les prestations externes seront ajoutées au forfait le cas échéant / exemple : travaux électriques)		309.-	340.-
• Montage ou démontage - BIV		324.-	357.-
• Mise en place ou démontage - Portique de sécurité		189.-	204.-
• Ballasage au sol / pour 1 mètre		22.-	24.-

Attention, les forfaits ci-dessus ne représentent pas l'intervention dans son ensemble mais bien une partie. Exemple : Un déplacement de potelet et la remise en place pour le même client, le forfait est à appliquer 2 fois.

De plus, pour tous les travaux ci-dessus, un forfait de déplacement et un forfait pour le petit matériel doivent être ajoutés. Voir point 3.4.

Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80.00

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux jour	Taux nuit, jours fériés

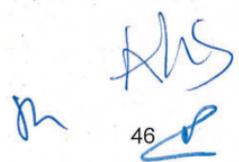
## 3.3 Travaux d'Atelier

• Echanges Bandages	Coût réel	MO voir point 6.1 Matière voir point 7	
• Réparation véhicule sous traitant			
• Dépannage véhicules sous traitant sur réseau			
• Remorquage véhicule sur le réseau			
• Girouettes			
• Réparation véhicule suite affichage publicité			
• Traitement châssis			
• Réparation véhicules mobility			
• Carburant			
• Emetteur priorité			
• Certification RAG 2000 + Tachygraphe	Forfait	196,-	

*Toute annulation de commande de la part du client, après acceptation d'un devis, sera facturée à ce dernier au forfait administratif de CHF 80,00.*

## 3.4 Déplacements et petits matériel (soudure, gants, abrasifs, chiffon, etc)

• Déplacement (Aller - Retour) pour une personne	Forfait	1H	1H
• Devis inférieur à CHF 500.-		CHF 7.00	
• Devis entre CHF 500.- et CHF 1'000.-		CHF 14.00	
• Devis entre CHF 1'000.- et CHF 2'000.-		CHF 27.00	
• Devis supérieur à CHF 2'000.- (Appliquer sur le montant travail HT)		2%	


  
 m
   
 46

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

## 4. Travaux pour tiers - E (chantiers/manifestations)

Facturation / Unité	Tarification HT	
	Taux Jour	Taux nuit, jours fériés

## 4.1 Mise à disposition de personnel

<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise à disposition d'un coordinateur Chantiers/Manifestations</li> <li>Mise à disposition d'un responsable Chantiers/Manifestations</li> <li>Mise à disposition d'un surveillant de réseau</li> <li>Mise à disposition d'un technicien pour création des horaires</li> <li>Mise à disposition d'un technicien pour planification des conducteurs</li> <li>Mise à disposition d'un technicien pour la création des affiches d'information voyageurs</li> <li>Mise à disposition d'un technicien pour la création de l'information voyageurs dans les véhicules</li> <li>Mise à disposition d'un technicien pour la création de girouettes</li> <li>Mise à disposition d'un formateur</li> <li>Mise à disposition de conducteur pour formation</li> </ul>	Réel / H	MO voir point 6.2
--	----------	-------------------

Le tarif à la journée s'entend pour une durée cumulée successive de 8 heures sur les plages horaires 6h00-20h00 ou 20h00-6h00.

Si un déplacement chez le client est nécessaire et selon les accords conclus avec lui, un forfait pour frais de déplacement de CHF 120 HT peut être demandé.

La facturation pour un prestataire à l'étranger sera analysée au cas par cas.

## 4.2 Réalisation de l'information voyageurs

<ul style="list-style-type: none"> <li>Réalisation d'affiches arrêts déplacés et non desservis</li> <li>Réalisation d'affiches horaires</li> <li>Réalisation d'affiches d'informations spécifiques au format 50x50</li> <li>Réalisation d'affiches d'informations spécifiques au format 20x65</li> <li>Réalisation d'une annonce sonore dans les véhicules et diffusion</li> <li>Création d'une annonce automatique pour l'information voyageurs</li> </ul>	Réel / H	MO voir point 6.2
---	----------	-------------------

## 4.3 Signalétique

<ul style="list-style-type: none"> <li>Fourniture de plaque au format A4 (à l'unité)</li> <li>Fourniture de plaque au format A3 (à l'unité)</li> <li>Fourniture de plaque au format 50x50 (à l'unité)</li> <li>Fourniture de plaque au format 20x65 (à l'unité)</li> </ul>	Forfait	CHF 5.00	CHF 9.50	CHF 18.50	CHF 10.50
--	---------	----------	----------	-----------	-----------

## 4.4 Mise en place d'équipements destinés à l'information

*Mise en place d'équipements multiples d'informations (potelet provisoire type chantiers, flèche d'indication de direction, information arrêt non desservi, information arrêt provisoire, déplacement provisoire d'un arrêt et divers).*

*Ce prix comprend les déplacements nécessaires, la fourniture d'un potelet provisoire type chantiers et la mise en place d'une plaque de signalétique si nécessaire.*

<ul style="list-style-type: none"> <li>Amenée d'un équipement d'information / Pour 1 à 5 unités</li> <li>Amenée d'un équipement d'information / Pour 6 à 10 unités</li> </ul>	Forfait	CHF 115.00	CHF 126.50	CHF 173.00	CHF 200.00
<ul style="list-style-type: none"> <li>Immobilisation d'un équipement d'information</li> </ul>	Journée	CHF 1.15			
	Semaine (7 j)	CHF 6.00			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Repli d'un équipement d'information / Pour 1 à 5 unités</li> <li>Repli d'un équipement d'information / Pour 6 à 10 unités</li> </ul>	Forfait	CHF 115.00	CHF 126.50	CHF 173.00	CHF 200.00

Au-delà de 10 unités, les prix d'amenée et de repli seront établis sur la base du temps passé par les intervenants.

*Handwritten signatures and initials in blue ink.*

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

Facturation / Unité	Tarification	
	HT	
	Taux Jour	Taux nuit, jours fériés

## 4.5 Mise en place de détournement de ligne AB/TB sans modification d'horaire ni de distance parcourue

*Ce prix comprend la préparation du détournement, les déplacements nécessaires et la mise en place des équipements d'informations selon le nombre d'éléments mentionnés.*

• Mise en place du détournement d'une ligne AB/TB avec l'utilisation jusqu'à 5 équipements d'informations	Forfait par ligne	CHF 675.00	CHF 635.00
• Plus-value au forfait de mise en place d'un détournement de ligne AB/TB, par ligne supplémentaire détournée jusqu'à 4 lignes concernées au total	Forfait par ligne supplémentaire	CHF 288.00	CHF 317.00
• Surveillance et entretien des éléments du détournement mis en place	Journée	CHF 29.00	
	Semaine (7 j)	CHF 115.00	
• Dépose des équipements d'informations à l'issue du détournement d'une ligne	Forfait par ligne	CHF 144.00	CHF 168.50
• Plus-value au forfait de dépose des équipements d'informations à l'issue du détournement de ligne, par ligne supplémentaire détournée jusqu'à 4 lignes concernées au total	Forfait par ligne supplémentaire	CHF 92.00	CHF 101.00

*Pour tout autre détournement que ceux décrits dans les présents articles et notamment pour les TW, une évaluation des coûts sera effectuée sur la base des prix du présent document. En particulier, seront évalués (liste non exhaustive) :*

- les temps nécessaires à la préparation du détournement ; construction des horaires, planification des conducteurs, ...
- les éléments d'informations voyageurs à créer
- les équipements destinés à l'informations voyageurs à mettre en place
- les distances supplémentaires parcourues par les véhicules suite au détournement de ligne
- les véhicules supplémentaires engagés pour respecter l'offre de service (selon IDS « Commercialisation des services spéciaux »)

## 4.6 Distance ou Temps supplémentaire parcourus par les véhicules suite au détournement de ligne

• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type AB/ABA	Km	CHF 12.50	CHF 19.50
• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type TBA		CHF 16.00	CHF 23.00
• Distance supplémentaire parcourue par des véhicules de type TW		CHF 16.00	CHF 23.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type AB/ABA	Heure	CHF 178.00	CHF 259.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type TBA		CHF 184.00	CHF 265.00
• Temps supplémentaire effectué par des véhicules de type TW		CHF 230.00	CHF 316.00

*Les véhicules supplémentaires engagés pour respecter l'offre de service (selon IDS « Commercialisation des services spéciaux »)*

## 4.7 Mise à disposition de véhicules pour la formation des agents

• Mise à disposition de véhicules de type ABA pour formation d'agents	Réel	Voir point 5.1
• Mise à disposition de véhicules de type Minibus pour formation d'agents		

*Les prestations de remplacement de véhicules sont susceptibles de faire l'objet d'une évaluation spécifique en fonction des circonstances*

## 4.8 Pénalité pour retard en service de ligne (Hors accidents)

• Pénalité pour retard de véhicules de type AB/ABA	Minute (au-delà de 6 min)	CHF 7.00
• Pénalité pour retard de véhicules de type TB		CHF 8.00
• Pénalité pour retard de véhicules de type TW		CHF 9.00

*on*  
*AS*  
*R*

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

## 5. Véhicule de ligne, de service et engins

5.1 Location véhicule de ligne sans chauffeur (Uniquement professionnel)

- Autobus (S.50)
- Autobus Articulés (S.59 / S.501 / S.502)

*A facturer Forfait journalier + frais au prorata des km parcourus*

Par jour HT	Au km HT
108.-	3.00
163.-	3.10

5.2 Location par heure (minimum 1 heure)

- Camion nacelle
- Camion voie
- Camion dépanneur

*Remarque :**Le prix de l'heure ci-dessus ne comporte aucune main d'œuvre. Le coût d'un chauffeur ou d'un machiniste sera ajouté le cas échéant, voir point 6.2.*

Prix HT
133.- CHF/heure

5.3. Location de véhicule de service au personnel TPG

- Prix par demi-journée, franchise à 500.- CHF
- Fourgon (selon disponibilité parc véhicule de service)

Prix HT par demi-journée
55.- CHF

## 6. Main-d'œuvre HT

Travaux pour Tiers

6.1 Technique (activités de maintenance)

- Maintenance des véhicules + des arrêts + DATT
- Infrastructure réseau, voies et lignes aériennes

6.2 Personnel TPG tous domaines (hors activités du technique)

- Cadre / Expert
- Employé

Taux jour	Taux nuit, jours fériés
-----------	-------------------------

175.-	192.-
185.-	203.-

138.-	152.-
85.-	94.-

*Remarque :**Le tarif de nuit est applicable entre 20h00 et 6h00 du lundi au vendredi, et toute la journée les samedis, dimanches et jours fériés.**Si un déplacement d'un administratif chez le client est nécessaire et selon les accords conclus avec lui, un forfait pour frais de déplacement de 120.- CHF HT peut être demandé.**Ces prix comprennent la part salariale, mais aussi la contribution aux frais de structure, aux installations, à une partie des frais de bâtiments ainsi que les frais généraux, étant entendu que ces prix sont impactés par le traitement aux Normes IPSAS.**La facturation pour un prestataire à l'étranger sera analysée au cas par cas.*

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

## 7. Matière

Les articles, pièces consommables, sont facturés :

Prix HT

Au prix de revient :

Dernier prix facturé si l'information est disponible ou au prix de réapprovisionnement

PR + 30%

Exceptions :

- Poteaux, aiguilles trams et rails
- Carburant
- Autocollant TPG :
  - Petit (inférieur à 20 x 20 cm)
  - Moyen (supérieur à 20 x 20 cm et inférieur à 40 x 40 cm)
  - Grand (supérieur à 40 x 40 cm)

+ 5%

+ 0,10 CHF/litre

CHF 2.50

CHF 11.50

CHF 29.00

*Remarque :*

*Les articles utilisés pour la maintenance des véhicules TPG mis à disposition des sous-traitants ne sont pas majorés.  
Un article récupéré doit être facturé au prix du neuf.*

*Le PMP "prix moyen pondéré" ne doit jamais être utilisé pour la facturation à des Tiers (autres que Communes, Ville de Genève et l'Etat).*

*Cas des articles sous garantie :*

*Les prix appliqués dans ce cas précis doivent être conformes aux contrats d'achats liés à ces articles.*

*Le prix est généralement le dernier prix commandé Hors Taxe (hors Redip, hors MO).*

## 8. Bâtiments

## 8.1 Location de cabine de peinture

Les locaux sont remis propres et seront réceptionnés après les travaux.

- Pour tiers :

Forfait (minimum 2 heures)  
Heure en supplément

HT

533 CHF

178 CHF

## 8.2 Location de l'Auditorium

Sans installation technique, sans fléchage et sans parking

- Location par une personne externe aux TPG
- Si le responsable est un collaborateur TPG

Prix HT

la séance / ½ journée

230 CHF

105 CHF

Supplément forfaitaire pour utilisateur Interne et externe

- Utilisation Berr / data-projecteur
- Fléchage

53.00 CHF

Cas pas cas

## 8.3 Passage à la machine à laver, par véhicule pour les sous-traitants selon accord contractuel

- Autobus
- Autobus Articulés

Prix HT

15 CHF

20 CHF

## 8.4 Loyers

Les locations de locaux y compris les places de stationnement font l'objet de contrats spécifiques. La gestion est de la compétence de l'U.S. Bâtiments.

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

## 9. Prix forfaitaires Franchises &amp; Accidents

## 9.1 Marchandise à facturer

Les objets sortis du stock TPG ou achetés à l'extérieur pour le compte de Tiers doivent faire l'objet d'un bulletin d'expédition signé par le Tiers et transmis à l'U.S. des Achats qui déclenche la facturation au plus tard dans les 30 jours qui suivent la livraison.

## 9.2 Indemnité en cas d'immobilisation d'un véhicule de ligne

calculée sur la base du tarif agréé selon la convention ASA

Prix par jour : indemnité en cas d'immobilisation du véhicule inclus frais de stationnement "dépôts et garage"

Remarque : l'immobilisation commence le jour de l'accident et cesse le jour où le véhicule peut être remis en service. Un retard injustifié ne peut être mis à la charge de l'assurance responsabilité civile ou du tiers.

Prix par minute : indemnité en cas d'interruption de trafic, facturation dès la 7ème minute.

	Exclusivement pour le Contentieux	
	Prix HT	
	Jour	minute
Tramways		
TW série 03	511.-	10.-
TW série 04	752.-	15.-
TW série 05	1'095.-	18.-
TW série 06	1'101.-	18.-
TW double-convol	1'263.-	25.-
Trolleybus		
Série 33	366.-	8.-
Série 34	366.-	8.-
Série 35	366.-	8.-
Série 37	366.-	8.-
Série 301	366.-	8.-
Trolleybus double articulé		
Série 36	469.-	10.-
Série 38	544.-	10.-
Minibus		
Série 23	59.-	2.-
Autobus		
Série 50	173.-	5.-
Autobus articulé		
Série 59	238.-	8.-
Série 501	238.-	8.-
Autobus double articulé		
Série 57	352.-	8.-
Frais de dossier à rajouter :	120.-	

AR  
 AS  
 51

## Prestations TPG à facturer AUX TIERS (Non Institutionnels)

Instruction de service N° 70/01

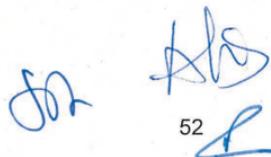
## 10. Ventes au personnel de l'entreprise

10.1 Achat Matériel du stock

10.2 Achat de Matériel hors stock TPG (frais administratif inclus REDIP)

Majoration par objet HT
PMP + 1,85
Coût achat + 20,00

52



## Annexe 7 : Plan financier pluriannuel - Fonctionnement

## ACTIVITE TRANSPORT

## PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2020-2024

## BUDGET FONCTIONNEMENT

En milliers de francs	Réel 2018	Budget 2019	PFP 2020	PFP 2021	PFP 2022	PFP 2023	PFP 2024
<b>Revenus de transports</b>	<b>150 721</b>	<b>156 669</b>	<b>159 173</b>	<b>162 563</b>	<b>165 844</b>	<b>168 631</b>	<b>171 306</b>
Revenus de transports - Unireso	130 661	135 800	136 687	139 960	143 122	145 566	147 892
Revenus de transports - TPG	13 104	13 674	15 290	15 408	15 527	15 798	16 074
Autres produits du transport (CTT,...)	6 956	7 195	7 195	7 195	7 195	7 267	7 340
<b>Contributions Unireso</b>	<b>36 191</b>	<b>38 237</b>	<b>38 752</b>	<b>39 554</b>	<b>40 328</b>	<b>40 824</b>	<b>41 251</b>
Indemnités CTI	35 820	37 751	37 915	39 025	39 800	40 295	40 722
Contrib. spéciales et part. Unireso	371	486	837	529	529	529	529
<b>Contributions de l'Etat de Genève</b>	<b>204 260</b>	<b>211 975</b>	<b>232 259</b>	<b>244 434</b>	<b>254 213</b>	<b>259 013</b>	<b>262 636</b>
Trafic d'agglomération & régional	190 501	198 216	218 500	230 000	239 000	243 800	246 800
Contributions droit du sillon	13 759	13 759	13 759	14 434	15 213	15 213	15 836
<b>Contributions de la Confédération</b>	<b>11 415</b>	<b>11 651</b>	<b>11 933</b>	<b>12 048</b>	<b>11 915</b>	<b>11 382</b>	<b>11 364</b>
<b>Contributions des communes et des tiers</b>	<b>13 092</b>	<b>13 083</b>	<b>16 227</b>	<b>17 634</b>	<b>17 583</b>	<b>17 526</b>	<b>17 840</b>
<b>Produits d'exploitation divers</b>	<b>19 007</b>	<b>21 739</b>	<b>21 537</b>	<b>22 000</b>	<b>20 210</b>	<b>20 445</b>	<b>20 906</b>
<b>Total produits d'exploitation</b>	<b>434 687</b>	<b>453 355</b>	<b>479 881</b>	<b>498 232</b>	<b>510 094</b>	<b>517 819</b>	<b>525 302</b>
<i>Total produits d'exploitation hors sillon</i>	<i>420 928</i>	<i>439 596</i>	<i>466 122</i>	<i>483 798</i>	<i>494 881</i>	<i>502 607</i>	<i>509 466</i>
<b>Frais de personnel</b>	<b>247 359</b>	<b>260 574</b>	<b>267 891</b>	<b>276 225</b>	<b>277 890</b>	<b>283 798</b>	<b>291 294</b>
<b>Frais de véhicules</b>	<b>30 526</b>	<b>30 779</b>	<b>31 724</b>	<b>33 162</b>	<b>33 471</b>	<b>32 284</b>	<b>33 088</b>
<b>Frais de bâtiments et installations fixes</b>	<b>20 574</b>	<b>21 377</b>	<b>22 076</b>	<b>22 901</b>	<b>23 836</b>	<b>23 740</b>	<b>24 372</b>
<i>Dont droit du sillon</i>	<i>13 909</i>	<i>13 909</i>	<i>13 909</i>	<i>14 591</i>	<i>15 378</i>	<i>15 378</i>	<i>16 008</i>
<b>Sous-traitance de transport</b>	<b>51 615</b>	<b>55 282</b>	<b>59 347</b>	<b>59 916</b>	<b>60 176</b>	<b>60 456</b>	<b>54 827</b>
<i>Dont GLCT</i>	<i>15 939</i>	<i>15 945</i>	<i>18 166</i>	<i>19 932</i>	<i>20 127</i>	<i>20 064</i>	<i>14 435</i>
<b>Charges d'exploitation diverses</b>	<b>30 412</b>	<b>30 445</b>	<b>31 432</b>	<b>31 722</b>	<b>29 507</b>	<b>30 445</b>	<b>30 570</b>
<b>Dotations aux amortissements</b>	<b>44 734</b>	<b>45 146</b>	<b>54 033</b>	<b>58 753</b>	<b>60 864</b>	<b>61 695</b>	<b>65 126</b>
<b>Pertes sur constats et débiteurs</b>	<b>2 777</b>	<b>2 553</b>	<b>2 528</b>	<b>2 516</b>	<b>2 518</b>	<b>2 548</b>	<b>2 578</b>
<b>Total charges d'exploitation</b>	<b>427 997</b>	<b>446 155</b>	<b>469 031</b>	<b>485 195</b>	<b>488 261</b>	<b>494 964</b>	<b>501 856</b>
<i>Total charges d'exploitation hors sillon</i>	<i>414 088</i>	<i>432 246</i>	<i>465 122</i>	<i>470 604</i>	<i>472 883</i>	<i>479 586</i>	<i>485 848</i>
<b>Résultat Exploitation</b>	<b>6 690</b>	<b>7 200</b>	<b>10 850</b>	<b>13 038</b>	<b>21 833</b>	<b>22 855</b>	<b>23 447</b>
<b>Produits financiers</b>	<b>1 845</b>	<b>994</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>	<b>787</b>
<b>Charges financières</b>	<b>12 125</b>	<b>12 187</b>	<b>19 745</b>	<b>20 740</b>	<b>20 973</b>	<b>21 269</b>	<b>21 489</b>
<b>Résultat Financier</b>	<b>-10 280</b>	<b>-11 193</b>	<b>-18 958</b>	<b>-19 953</b>	<b>-20 186</b>	<b>-20 482</b>	<b>-20 702</b>
<b>Quote-part résultat sociétés associées</b>	<b>409</b>						
<b>Résultat net de l'exercice</b>	<b>-3 181</b>	<b>-3 993</b>	<b>-8 108</b>	<b>-6 916</b>	<b>1 647</b>	<b>2 373</b>	<b>2 744</b>
<i>Dont Noctambus</i>		<i>-1 269</i>	<i>-1 297</i>	<i>-1 317</i>	<i>-1 337</i>	<i>-1 359</i>	<i>-1 383</i>

AR AHS  
53

## Annexe 8 : Plan financier pluriannuel - Investissements

Dépenses d'investissement par catégories (IPSAS)	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>					
- Bâtiments	15 605 000	14 880 000	15 505 000	15 700 000	14 700 000
- Installations Fixes	4 350 000	4 300 000	4 300 000	4 500 000	7 350 000
<b>Total Terrains, Bâtiments &amp; Installations Fixes</b>	<b>19 955 000</b>	<b>19 180 000</b>	<b>19 805 000</b>	<b>20 200 000</b>	<b>22 050 000</b>
<b>Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>					
- Bureautique & Mobilier	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
- Installations & Matériel Informatique & de Télécommuni	3 090 000	2 241 000	1 250 000	1 500 000	430 000
- Outillages, Machines & Installations Autres	600 000	250 000	250 000	250 000	250 000
<b>Total Equipements, Machines &amp; Autres Immobilisations</b>	<b>3 740 000</b>	<b>2 541 000</b>	<b>1 550 000</b>	<b>1 800 000</b>	<b>730 000</b>
<b>Véhicules &amp; leurs équipements</b>					
- Autobus	0	0	33 600 000	15 200 000	0
- Trolleybus	23 000 000	0	0	9 900 000	34 800 000
- Tramways	25 455 000	30 000 000	0	15 000 000	20 000 000
- Equipements Embarqués	11 710 000	4 120 000	1 140 000	410 000	1 910 000
- Véhicules de Service	380 000	1 300 000	1 142 000	1 550 000	1 500 000
<b>Total Véhicules &amp; leurs équipements</b>	<b>60 545 000</b>	<b>35 420 000</b>	<b>35 882 000</b>	<b>42 060 000</b>	<b>58 210 000</b>
<b>Immobilisations Incorporelles</b>					
- Systèmes d'Informations & Télécommunications	11 870 000	10 930 000	9 810 000	10 245 000	8 535 000
<b>Total Immobilisations Incorporelles</b>	<b>11 870 000</b>	<b>10 930 000</b>	<b>9 810 000</b>	<b>10 245 000</b>	<b>8 535 000</b>
<b>Total</b>	<b>96 110 000</b>	<b>68 071 000</b>	<b>67 047 000</b>	<b>74 305 000</b>	<b>89 525 000</b>


  
 54  


## Annexe 9 : Droit du sillon et des infrastructures

L'Etat de Genève, soit pour lui le département, est propriétaire des infrastructures aériennes et au sol en vertu de l'article 7 CCTPG.

Il loue aux TPG ces infrastructures.

Les montants de la location se décomposent comme suit :

	AV2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tramways 2019	12 500 000	12 500 000	13 150 000	13 900 000	13 900 000	14 500 000
Infrastructure trolleybus y compris réseau	750 000	750 000	750 000	750 000	750 000	750 000
	13 250 000	13 250 000	13 900 000	14 650 000	14 650 000	15 250 000
TVA @ 7.7%	1 020 250	1 020 250	1 070 300	1 128 050	1 128 050	1 174 250
	14 270 250	14 270 250	14 970 300	15 778 050	15 778 050	16 424 250
Récupération IP TVA	- 511 164	- 511 164	- 536 240	- 565 174	- 565 174	- 588 321
Subventionnement du droit du sillon	<b>13 759 086</b>	<b>13 759 086</b>	<b>14 434 060</b>	<b>15 212 876</b>	<b>15 212 876</b>	<b>15 835 929</b>

fr

AW

55

R

## Annexe 10 : liste des documents à produire par les TPG

Cette annexe a pour objectif de préciser le contenu des documents cités dans le Contrat de prestations 2020-2024 et d'en rappeler (respectivement fixer) les différents délais de production.

Les dates sont susceptibles d'évoluer en fonction des impératifs cantonaux et des dates de sessions du Conseil d'Etat et du Grand Conseil.

### Rapport d'étape

(article 21 du Contrat de prestations 2020-2024)

La structure du rapport d'étape de l'année N+1 est la suivante :

1. Introduction
2. Offre de transport
  - a. Offre de référence
  - b. Offre complémentaire
  - c. Lignes GLCT
  - d. Réseau nocturne
  - e. Dessertes scolaires
3. Infrastructures et Aménagements
  - a. Infrastructures tram
  - b. Infrastructures trolleybus
  - c. Infrastructures TOSA
  - d. Aménagements routiers
  - e. Aménagements d'arrêts
  - f. Modification des feux de régulation
4. Amélioration de la vitesse commerciale
5. Qualité de service
  - a. Application des horaires
  - b. Vente et billettique
  - c. Information et services
  - d. Matériel roulant
  - e. Correspondances CFF
6. Références du contrat de prestations 2020-2024
  - a. Indicateurs du contrat de prestations
  - b. Budget de fonctionnement
7. Statut des lignes et arrêts
  - a. Etat des concessions de transport de voyageurs
  - b. TRV
  - c. Sous-traitance
  - d. Nomenclature des arrêts

Le rapport d'étape doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé du rapport d'étape sont :

31.10 de l'année N-1 : les TPG remettent un document d'intention sur les éléments dimensionnants du changement d'horaire (parcours et cadences-types ; aménagements nécessaires ; besoins en matériel roulant et conducteurs)

- 30.11 de l'année N-1 : le Département confirme aux TPG le programme du changement d'horaire par un courrier signé du Conseiller d'Etat
- 15.02 de l'année N : les TPG remettent le pré-rapport d'étape à l'OCT
- 28.02 de l'année N : l'OCT remet ses remarques sur le pré-rapport aux TPG
- 31.03 de l'année N – les TPG remettent le rapport d'étape approuvé par le Conseil d'Administration à l'OCT
- 15.04 de l'année N – l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le rapport d'étape
- 30.04 de l'année N – le Conseil d'Etat valide le rapport d'étape

## **Budget**

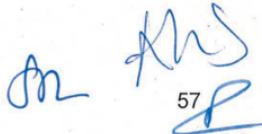
*(article 21 du Contrat de prestations 2020-2024)*

La structure du budget est similaire à celle de l'actuel « budget ».

Le budget doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du budget de l'année N+1 sont :

- 31.07 – discussion TPG/OCT sur les premières orientations budgétaires
- 15.09 – les TPG remettent le budget à l'OCT
- 15.09 – les TPG remettent la synthèse (chiffres clés) et le commentaire sur le budget
- 15.09 – les TPG remettent le plan financier sur 4 ans dit "à moyen terme" prévu dans le règlement sur les états financiers (REEF)
- 15.11 – l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le budget
- 30.11 – le Conseil d'Etat approuve le budget



## Rapport de réalisation de l'offre

(article 21 du Contrat de prestations 2020-2024)

La structure du rapport de réalisation de l'offre de l'année N-1 est la suivante :

1. Introduction
2. Synthèse et événements marquants
3. Résultats par objectif et bilan des pénalités
4. Suivi des investissements et compte de résultat simplifié
5. Bilan de la qualité de service, satisfaction clientèle, activité de contrôle, vitesse commerciale

Le rapport de réalisation de l'offre doit pouvoir être repris tel quel par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du rapport de réalisation de l'offre de l'année N-1 sont :

- 15.03 – les TPG remettent un pré-rapport de réalisation de l'offre à l'OCT
- 21.03 – l'OCT remet ses remarques sur le pré-rapport de réalisation de l'offre
- 24.03 – les TPG remettent le rapport de réalisation de l'offre à l'OCT
- 31.03 – l'OCT remet au Conseil d'Etat son préavis sur le rapport de réalisation de l'offre
- 15.04 – le Conseil d'Etat approuve le rapport de réalisation de l'offre

## Comptes

(article 21 du Contrat de prestations 2020-2024)

La structure du rapport sur les comptes est similaire à celle de l'actuel rapport « clôture des comptes ».

Les comptes doivent pouvoir être repris tels quels par l'OCT comme annexe à son préavis à l'attention du Conseil d'Etat.

Les dates-clé de l'année N du rapport sur les comptes de l'année N-1 sont :

- 01.03 – les TPG remettent les états financiers établis et révisés avant validation par le Conseil d'Administration. Les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que l'annexe explicative. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n sont présentés pour chaque rubrique, en regard des comptes n-124.03 – les TPG remettent les présentations sur les comptes.
- 01.03 – les TPG remettent le book de clôture et le commentaire sur comptes annuels.
- 15.03 – les TPG remettent les états financiers établis et révisés conformément aux exigences de son statut juridique, aux dispositions légales et au référentiel comptable applicable et le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes.
- 15.03 – les TPG remettent une première version du rapport de gestion.
- 31.03 – l'OCT remet au Conseil d'Etat les projets de loi sur les états financiers et sur les comptes.
- 15.04 – le Conseil d'Etat approuve les projets de loi.
- 15.11 – les TPG remettent la projection du résultat documenté de l'année N.

AS  
58

### Rapport statistique à livrer au département

Les TPG fourniront trimestriellement (le 15 mai, le 15 août, le 15 novembre et le 15 février N+1) un rapport statistique commenté à l'OCT pour l'année N. Ce rapport comprendra les données suivantes pour les tramways, les trolleybus et les autobus :

- Voyages
- Voyages\*kilomètres
- Kilomètres
- Places\*kilomètres

Un tableau excel reprenant les résultats ligne par ligne sera annexé à chaque rapport.

### Enquête QMS sur les lignes locales

Le canton de Genève souhaite pouvoir mesurer la qualité des transports locaux (TL) sur la base du système de mesure de la qualité de la Confédération (QMS TRV).

Etant donné qu'en termes de qualité et de production de TRV et de TL, seules des différences minimales existent, le QMS TRV peut aussi être utilisé pour le QMS TL. Cette démarche permet de garantir une mesure de la qualité uniforme dans l'ensemble des transports publics.

La commande de l'enquête est passée et financée par le canton.

L'OCT et les TPG définiront d'un commun accord les lignes locales qui feront l'objet d'une mesure de la qualité.

  59 

## Mise à disposition des indicateurs de développement durable

Suite à demande du Conseil d'Etat en date du 8 mai 2019 d'intégrer des indicateurs de développement durable dans les contrats de prestations, les TPG sont tenus de fournir un certain nombre d'indicateurs se basant sur le tableau ci-dessous.

Questions centrales <sup>1</sup>	Objectifs	Indicateurs de suivi
<b>Conditions de travail</b>		
Bien-être et conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuer le taux d'absentéisme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux d'absence par nature de l'absence</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer l'égalité des sexes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répartition des cadres selon les sexes</li> <li>Ecart salarial entre femmes et hommes (%)</li> <li>Répartition du taux de travail à temps partiel selon les sexes</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévenir les discriminations en raison du sexe, de l'orientation sexuelle et de l'identité de genre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adoption et communication / sensibilisation sur une charte en la matière (par ex. charte suisse de la diversité au travail)</li> </ul>
Développement des compétences	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permettre aux collaborateurs de développer leurs compétences</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Part des collaborateurs ayant effectivement suivi une formation de deux jours au moins au cours de l'année précédente</li> </ul>
<b>Environnement et énergie</b>		
Energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer un approvisionnement en électricité 100% renouvelable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alimentation d'électricité garantie 100 % renouvelable</li> <li>Autoproduction d'électricité renouvelable</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diminuer la consommation d'énergie (électricité et chaleur)</li> <li>Augmenter la part de chaleur d'origine renouvelable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consommation d'électricité</li> <li>Consommation de chaleur et part d'origine renouvelable</li> <li>Emissions de CO2</li> </ul>
Gestion des déchets	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduire le volume des déchets urbains incinérables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poids des déchets incinérables par an et par employé</li> <li>Mesures mises en œuvre pour diminuer la production à la source (exemple : limitation des emballages/vaisselle plastiques jetables)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Améliorer le tri des déchets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux des déchets recyclés (%)</li> <li>Mesures mises en œuvre pour augmenter le taux de recyclage des déchets</li> </ul>

<sup>1</sup> Ces questions centrales et domaines d'actions sont ici repris selon la classification de la norme ISO 26000.

Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Diminuer l'impact environnemental des déplacements pendulaires et professionnels</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mesures mises en œuvre pour augmenter la part modale de la mobilité douce et des transports collectifs</li> <li>• Part modale de la mobilité douce et des transports collectifs pour les déplacements professionnels et les trajets domicile-travail</li> </ul>
<b>Loyauté des pratiques</b>		
Achats responsables	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la part des marchés publics intégrant les principes du développement durable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux des marchés publics intégrant les principes du développement durable (%)</li> </ul>
<b>Consommateurs</b>		
Alimentation durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la consommation de produits locaux labellisés GRTA pour les marchés de restauration attribués de gré à gré</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indice GRTA</li> </ul>
<b>Communauté et développement local</b>		
Création d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'engagement d'apprentis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taux d'apprentis sur l'ensemble des collaborateurs (%)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la réinsertion des demandeurs d'emplois issus de l'OCE, de l'Hospice général et de l'OCAS (AI) (y compris pour les missions temporaires)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre / Taux de demandeurs d'emploi sur l'ensemble des recrutements</li> </ul>

Un groupe de travail entre le Service cantonal du développement durable (SCDD), l'Office cantonal des transports et les TPG sera mis en place pour définir précisément les indicateurs retenus ainsi que la forme du rapport à rendre. Des cibles seront définies ultérieurement d'un commun accord entre les parties.

### Rencontres OCT-TPG

Des rencontres bilatérales, OCT et TPG, seront organisées autant que de besoin, mais au minimum quatre fois par an, pour faire le point de la situation sur l'évolution de l'offre et des indicateurs du contrat des prestations de l'année N.

Ces rencontres feront l'objet d'un procès-verbal de suivi.

ds  
 KWS  
 61  
 R

## Annexe 11 : Utilisation des armoiries de l'Etat de Genève par les entités subventionnées par le département des infrastructures

### Principes généraux

- Les départements n'ont pas de logo propre. Ils utilisent tous le logo de l'Etat.



- L'écusson et le texte sont indivisibles.

### Utilisation du logo par des entités subventionnées

Les supports de communication (affiches, affichettes, flyers, rapports d'activité et autres brochures) des entités subventionnées doivent nécessairement faire référence au soutien qui leur est apporté. Cette référence peut se faire de 2 manières:

1. logo de l'Etat avec la mention "Avec le soutien de :"
2. texte seul: "Avec le soutien de la République et canton de Genève"

De préférence, on optera pour la solution 1 (logo).

### Emplacement du logo ou du texte:

- pour les affiches, affichettes, flyers : en bas à droite

- pour les brochures, rapports et autres: 4<sup>e</sup> de couverture, en bas à droite. Pour des raisons graphiques, il est possible de faire l'insertion en 2<sup>ème</sup> de couverture, en bas à droite.

L'Unité communication des transports (UCT) de l'Office cantonal des transports fournit les fichiers électroniques du logo et valide les bons à tirer des documents sur lesquels le logo de l'Etat est inséré.

Pour toute question ou renseignement complémentaire, s'adresser à l'UCT : Mme Karen Troll (+41 (22) 546 78 67).

sm AS  
62

## Annexe 12 : Tableau de bord, indicateurs du contrat de prestations et système de pénalités

Tableau de bord							
		Indicateurs soumis à pénalités : OUI/NON					
Objectif 1	Indicateur de production	2020	2021	2022	2023	2024	
Améliorer l'offre de transport et la fréquentation des transports collectifs	1. Offre de transport en PKR (Places x kilomètres réalisées) [x 1 mio]	3'291	3'383	3'472	3'625	3'774	
	2. Fréquentation en VKM (voyages x kilomètres mesurés) [x 1 mio]	538.6	549.1	557.0	565.0	570.2	
Objectif 2	Indicateurs de qualité						
Assurer la qualité du service à la clientèle	3.1. Qualité des correspondances LEX, Lignes de rabattement	OUI	75.50%	76.00%	76.50%	77.00%	
	3.2. Qualité des correspondances LEX, Réseau tpg global en horaire de soirée	OUI	80.00%	81.00%	81.50%	82.00%	
	4.1. Fiabilisation et amélioration des temps de parcours : Vitesse commerciale véhicules	NON	≥ VCom 2019	≥ VCom 2020	≥ VCom 2021	≥ VCom 2022	≥ VCom 2023
	4.2. Fiabilisation et amélioration des temps de parcours : Vitesse commerciale voyageurs	NON	≥ VCom 2019	≥ VCom 2020	≥ VCom 2021	≥ VCom 2022	≥ VCom 2023
	5.1. Taux de courses non réalisées réseau tramways	NON	1.15%	1.15%	1.10%	1.10%	1.05%
	5.2. Taux de courses non réalisées réseau trolleybus	NON	0.85%	0.85%	0.80%	0.80%	0.75%
	5.3. Taux de courses non réalisées réseau autobus	NON	0.55%	0.55%	0.50%	0.50%	0.45%
	6. Evolution des notes BEST	NON	≥ note 2019	≥ note 2020	≥ note 2021	≥ note 2022	≥ note 2023
	Objectif 3	Indicateurs financiers					
	Assurer une maîtrise financière	7. Ratio de contributions cantonales (%)	OUI	46.8%	47.5%	48.2%	48.4%
8. Taux de couverture globale (%)		OUI	46.4%	45.8%	46.0%	46.2%	
9. Coûts/PKR (CHF)		OUI	0.135	0.135	0.133	0.130	0.129
Objectif 4	Indicateur environnemental						
Diminuer les impacts environnementaux	10. Nombre de kilomètres produits par traction électrique	NON	37.4%	37.7%	39.7%	45.9%	

**Objectif 1 : Améliorer l'offre de transport  
et la fréquentation des transports collectifs**  
**Indicateur 1 : offre de transport en PKR**  
**(places x kilomètres réalisées)**

**Valeurs-cible de l'objectif**

1. Offre de transport en PKR		Places x km réalisées [x 1 mio]							
		2017	2018	2019*	2020	2021	2022	2023	2024
Lignes princ.	Tramways	1'169	1'190						
	Trolleybus	437	429						
	Autobus	753	746						
Lignes sec.	Autobus	572	616						
Lignes scol.	Autobus	5	5						
Résultat total		2'936	2'986	3'112					
Cible en valeur absolue		-	-	-	3'291	3'383	3'472	3'625	3'774
Cible en valeur relative		94.4%	96%	100.0%	105.7%	108.7%	111.6%	116.5%	121.3%

\* Valeurs 2019 estimées sur la base de l'offre prévue dans les rapports d'étape des années concernées.

Les cibles 2020 à 2024 sont basées sur les hypothèses de l'évolution du réseau, établies dans le PATC 2020-2024 validé par le Conseil d'Etat le 17.04.2019.

**Définition de l'indicateur**

L'indicateur est mesuré en PKR [places x kilomètres réalisées] ; il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur Suisse multipliés par la capacité des véhicules (définie à l'annexe 4). Il exclut les parcours haut-le-pied (sauf ceux de retournement), formation, nocturnes, spéciaux ou techniques et le GLCT.

**Méthode de calcul et traitement de l'information**

Partant des données remontées par les systèmes SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et comptages passagers installés dans les véhicules, l'indicateur PKR est calculé quotidiennement en tenant compte des km productifs des parcours réalisés et des capacités des véhicules affectés selon l'annexe 4 du contrat de prestations.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

**Informations complémentaires**

Pour mieux saisir la progression de l'offre liée exclusivement à l'augmentation du nombre de véhicules, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « véhicules x kilomètres réalisés ».

Pour faciliter le calcul de certains ratios, les TPG transmettent à l'Etat la part des sous-traitants pour les deux indicateurs « places x kilomètres » et « véhicules x kilomètres ».

**Cibles de la responsabilité de l'Etat**

L'Etat doit tenir ses engagements financiers selon les tranches annuelles planifiées et valider le rapport d'étape dans les délais (annexes 7 et 10 du CP).

**Atteinte de l'objectif – système de pénalités**

L'objectif est atteint lorsque l'offre globale réalisée est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque l'offre globale réalisée est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais l'indicateur n'est pas soumis à pénalité.

## Objectif 1 : Améliorer l'offre de transport et la fréquentation des transports collectifs

### Indicateur 2 : fréquentation en VKM (voyages x kilomètres mesurés)

#### Valeurs-cible de l'objectif

2. Fréquentation en VKM		Voyages x km mesurés [x 1 mio]							
		2017	2018	2019*	2020	2021	2022	2023	2024
Lignes princ.	Tramways	198.9	197.8						
	Trolleybus	82.5	81.4						
	Autobus	132.9	132.8						
Lignes sec.	Autobus	103.8	107.1						
Lignes scol.	Autobus	2.1	2.1						
Résultat total		520.2	521.3	528.0					
Cible en valeur absolue		-	-		538.6	549.1	557.0	565.0	570.2
Cible en valeur relative		98.5%	98.7%	100.0%	102.0%	104.0%	105.5%	107.0%	108.0%

\* Valeur 2019 basée sur la cible selon rapport d'étape du 09.12.2018, validé par le Conseil d'Etat le 25 juillet 2018

Les cibles 2020 à 2024 sont une estimation basée sur les hypothèses de l'évolution du réseau (PK) établies dans le PATC 2020-2024 validé par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019, les prévisions démographiques de l'OCSTAT (Communications statistiques n° 53, Projections démographiques, Population résidente de 2016 à 2040 ; juillet 2016), ainsi qu'une prise en compte des impacts du Léman Express sur les TPG selon les résultats du modèle multimodal transfrontalier MMT (correspondances TPG-LEX).

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en VKM [voyages x kilomètres mesurés] ; il correspond à la somme des distances parcourues par les voyageurs dans les convois sur Suisse, y compris la partie sur territoire suisse des lignes du GLCT (= multiplication des voyages comptés sur chaque tronçon par la longueur du tronçon). Il n'est pas tenu compte des parcours, nocturnes et spéciaux.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Partant des données remontées par les systèmes SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) et comptages passagers installés dans les véhicules, l'indicateur VKR est calculé quotidiennement en tenant compte du nombre de passagers et de la distance qu'ils ont parcourue dans les véhicules.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

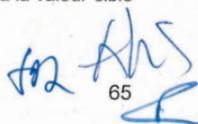
#### Informations complémentaires

Pour mieux saisir la progression de la fréquentation liée exclusivement à l'augmentation des correspondances, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « voyages mesurés ».

Pour faciliter le calcul de certains ratios, les TPG transmettent à l'Etat la part des sous-traitants pour les deux indicateurs « voyages x kilomètres » et « voyages ».

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque la fréquentation globale mesurée est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

  
65

L'objectif n'est pas atteint lorsque la fréquentation globale mesurée est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

66

## Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

### Indicateur 3 : qualité des correspondances Léman Express

#### Valeurs-cible de l'objectif

3. Qualité des correspondances Léman Express		Indice de performance à l'horaire (PàH)						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
3.1 Lignes secondaires de rabattement	Résultat	74.57%						
	Cible			75.00%	75.50%	76.00%	76.50%	77.00%
3.2 Réseau TPG global en horaire de soirée	Résultat	74.02%						
	Cible			80.00%	80.50%	81.00%	81.50%	82.00%

\* Valeurs 2018 calculées sur la base de la liste des gares CFF 2020

#### Définition de l'indicateur

Cet indicateur doit mesurer la qualité des correspondances entre les lignes TPG et le Léman Express. Idéalement, il s'agit de connaître le taux de correspondances réussies en réalité, selon les relevés des temps de passage réels des trains et des véhicules TPG là où des correspondances sont possibles. Cela implique le croisement de bases de données tpg et CFF des courses réalisées, sur la base des identifiants nationaux de ligne (FahrID). Cela n'est pas possible en l'état des outils actuels. Un indicateur qui répond aux objectifs de l'art. 26 du CP (utile, facilement mesurable et établi en lien avec la pratique de terrain) a donc été développé : il s'agit de mesurer l'indice de performance à l'horaire (PàH) des courses TPG aux arrêts permettant une correspondance TPG/Léman Express.

L'horaire théorique TPG prend en compte dans sa construction, pour les lignes concernées, les correspondances Bus / Léman Express et inversement. Sont pris en compte également dans la gestion de la correspondance, les temps de transfert moyens pour chaque interface à partir de chacun des arrêts autour des gares Léman Express. L'indice de performance à l'horaire rend ainsi indirectement compte de la qualité des correspondances. Il consiste à relever le pourcentage de courses réalisées dont l'horaire de passage à l'arrêt préalablement défini correspond précisément à l'horaire théorique fixé, avec une marge de 3' de retard et 1' d'avance.

En fonction des retours d'expérience après une année d'exploitation, la méthode de calcul pourra être adaptée.

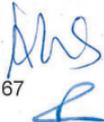
Pour information, la ponctualité clientèle (pondérée selon la fréquentation) sur le réseau CFF s'était établie à 89,0% en 2017. Un réseau urbain soumis aux contraintes de la circulation automobile ne pourra pas atteindre une telle performance.

Deux types de correspondance sont définis et font chacun l'objet d'un sous-indicateur :

#### 3.1 Lignes secondaires de rabattement sur une gare, à toutes heures.

Les gares et lignes considérées sont en 2020 :

- Chêne-Bourg\* : 31-32-37-38
- Genève-Eaux-Vives\* : 33-A
- Genève-Champel\* : 35
- Lancy-Bachet\* : 42-43-46-49-62
- Lancy-Pont-Rouge : 43-K-J
- Genève-Sécheron : 28
- Chambésy : 59
- Les Tuileries : 52
- Genthod-Bellevue : 52
- Versoix-Gare : 50-55
- Pont-Céard-Gare : 50
- La Plaine : 74-75-76-77-78-T
- Satigny: 70-71-72-73
- ZIMEYSA: 56-57-73
- Meyrin : 56-57


  
 67

\* Gares non prises en compte dans le calcul avant 2020.

Cette liste sera adaptée chaque année selon l'évolution du réseau.

**3.2 Réseau TPG global, aux horaires de soirée seulement (>21h).** Toutes les gares Léman Express (inclus Cornavin mais sans Genève-Aéroport) et toutes les lignes TPG sont considérées.

#### **Méthode de calcul et traitement de l'information**

Est mesuré le nombre de voyages correspondant aux critères de respect de l'horaire.

Indice de performance à l'horaire (PàH) = (Nb de voyages à l'horaire) / (Nb de voyages total réalisés)

Est considéré comme étant à l'horaire une course se situant entre 3' de retard et 1' d'avance par rapport à l'horaire prévu. La prise en compte de l'horaire se fait au départ de l'arrêt, selon la méthode de calcul TPG habituelle, et ce quel que soit le sens de la correspondance qui doit être pris en compte (véhicule amenant ou recevant). L'hypothèse est qu'un véhicule qui part à l'heure est en principe aussi arrivé à l'heure.

Le périmètre pris en compte est l'année complète, tous types de jours confondus. L'indicateur exclut les parcours haut-le-pied et de retournement, formation, nocturnes, spéciaux ou techniques et le GLCT.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

#### **Informations complémentaires**

Pour mieux saisir la progression de la PàH liée exclusivement à des contraintes de correspondances, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « PàH » global des TPG.

#### **Cibles de la responsabilité de l'Etat**

Une bonne régularité de la progression des lignes TPG dans la circulation est indispensable pour une bonne performance à l'horaire. Cet indicateur est donc indirectement lié à l'indicateur vitesse commerciale (VCom). L'Etat s'engage à mettre en place les mesures d'accompagnement VCom nécessaires permettant aux TPG d'assurer les correspondances en diminuant le risque de retards potentiels.

#### **Atteinte de l'objectif – système de pénalités**

L'objectif est atteint lorsque les indices de performance à l'horaire sont égaux ou supérieurs à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque les indices de performance à l'horaire sont inférieurs à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

On   
68 

## Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

### Indicateur 4 : fiabilisation et amélioration du temps de parcours

#### Valeurs-cible de l'objectif

4.1 Vitesse commerciale véhicules	Km/h calculés sur la base des km et temps de conduite								
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Zone 1 LMCE (hypercentre)	10.83	11.13							
Zone 2 LMCE (Genève-Carouge-Lancy)	15.02	15.67							
Hors zone	21.80	22.01							
Moyenne Canton	16.50	17.06							
Cible	-	-	-	≥2019	≥2020	≥2021	≥2022	≥2023	

4.2 Vitesse commerciale voyageurs		Km/h pondérés sur la base de la fréquentation des véhicules								
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Lignes princ.	Tramways	14.30	14.38							
	Trolleybus	12.26	12.55							
	Autobus	13.79	14.10							
Lignes sec.	Autobus	20.65	20.33							
Lignes scol.	Autobus	19.38	19.51							
Moyenne toutes lignes		14.50	14.67							
Cible		-	-	-	≥2019	≥2020	≥2021	≥2022	≥2023	

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur pour mesurer la fiabilisation et l'amélioration du temps de parcours est la mesure de la vitesse commerciale (VCom). La VCom est mesurée en Km/h. Cet indicateur est composé de deux sous-indicateurs distincts :

**4.1 Vitesse commerciale véhicules** : ce premier indicateur représente la VCom de base, c'est à dire la VCom mesurée par véhicule pour l'ensemble des véhicules sur la base des km et temps de conduite. Il permet d'indiquer le **niveau de performance de l'exploitation et des infrastructures de circulation**. Afin de permettre un suivi en lien avec le degré de priorité donné aux transports publics selon la politique de mobilité du Canton, cet indicateur est mesuré pour chacune des zones basées sur la « Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée » (LMCE) du 5 juin 2016, comprenant un hypercentre (zone 1), des centres urbains (zone 2) et le reste du Canton (hors zone). Etant donné le découpage de ces zones, une simplification a été définie en cohérence avec la densité du réseau tpg et les limites communales. La moyenne correspond à la VCom générale annuelle, basée sur un type de jour « Lundi à Vendredi » en période dite « Normale ». Le calcul de cette VCom-véhicule est similaire à la VCom « toutes lignes » donnée à titre indicatif dans les rapports de réalisation de l'offre des années 2015-2019.

**4.2 Vitesse commerciale voyageur** : ce second indicateur, plus évolué, reflète la vitesse qui est en moyenne réellement vécue par les clients. Elle est ainsi pondérée selon la fréquentation réelle des véhicules sur le tronçon mesuré. Ainsi, les tronçons les plus chargés auront plus de poids que les tronçons les moins chargés. Les zones à forte charge du réseau seront donc prises en compte proportionnellement à cette charge. De même, les heures de pointe auront plus de poids que les heures creuses. L'indicateur permet d'indiquer de manière très représentative le ressenti du client et, par conséquent, le **niveau de qualité de service du transport**. Comme il tient implicitement compte de la charge des véhicules, le découpage par zone LMCE n'est pas pertinent. Par contre il est décomposé par mode de transport.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Dans les deux cas, la VCom est calculée pour un type de jour « Lundi à Vendredi » pour la période dite « Normale » c'est-à-dire hors vacances scolaires. Elle exclut les parcours nocturnes, spéciaux ou techniques et le GLCT.


  
 69  


La VCom véhicule par zone est calculée sur tous les tronçons dont l'arrêt de destination est dans la zone mesurée. Le « hors zone » exclut les zones 1-2, les zones 2 excluent la zone 1. Le calcul se fait par addition des distances et des temps de parcours de tous les tronçons parcourus (parcours entre deux arrêts) par toutes les courses, soit :

$$\frac{\sum(d_{\text{tronçon}})}{\sum(t_{\text{tronçon}})}$$

La VCom voyageurs est calculée par la pondération des distances et des temps par la charge mesurée à bord des tronçons :

$$\frac{\sum(\text{Charge}_{\text{tronçon}} * d_{\text{tronçon}})}{\sum(\text{Charge}_{\text{tronçon}} * t_{\text{tronçon}})}$$

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

#### **Cibles de la responsabilité de l'Etat**

Les actions de la responsabilité de l'Etat qui permettent l'atteinte des cibles (principalement mise à disposition dans les délais des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape) doivent être clairement rappelées dans le rapport d'étape.

#### **Atteinte de l'objectif – système de pénalités**

L'objectif est atteint lorsque la vitesse commerciale est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque la vitesse commerciale est inférieure à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

On Hs  
70

## Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

### Indicateur 5 : taux de courses non réalisées

#### Valeurs-cible de l'objectif

5. Courses non réalisées		Ratio de voyages interrompus [%]							
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
5.1 Tramways	Réalisé	1.04%	1.38%						
	Cible	1.05%	1.05%	1.05%	1.15%	1.15%	1.10%	1.10%	1.05%
5.2 Trolleybus	Réalisé	0.83%	0.99%						
	Cible	0.85%	0.85%	0.85%	0.85%	0.85%	0.80%	0.80%	0.75%
5.3 Autobus	Réalisé	0.65%	0.67%						
	Cible	0.55%	0.55%	0.55%	0.55%	0.55%	0.50%	0.50%	0.45%

#### Définition de l'indicateur

Le périmètre de l'indicateur comprend l'ensemble des lignes TPG ainsi que celles du GLCT.

L'indicateur est mesuré en % de courses non réalisées, avec une distinction par mode. Il correspond au nombre de courses non réalisées entièrement (départ annulé ou course interrompue) par rapport au nombre de courses totales planifiées pour la période correspondante.

Cet indicateur est suivi trimestriellement et transmis à l'Etat dès 2014 dans le cadre des statistiques transports en commun, selon l'arrêté du CE du 28 juin 2013. Les courses non réalisées ont pour principales causes les événements suivants, qu'ils soient endogènes ou exogènes, c'est-à-dire imputables, respectivement non imputables aux TPG :

#### Pour les trams

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, déraillement, agression, 600 volts ou ligne aérienne et panne.
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageurs et obstruction.

#### Pour trolleybus

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, décablage, agression, 600 volts ou ligne aérienne et panne.
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageur et obstruction

#### Pour les autobus (toutes les lignes excepté les lignes scolaires et suppléments CFF)

- Causes endogènes : Accident, blessure voyageur, agression et panne
- Causes exogènes : Retard circulation, malaise voyageur et obstruction

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Les événements à l'origine des courses non réalisées sont recensés par la centrale de régulation du trafic des TPG. Le nombre de courses planifiées pour chaque mode de transport est calculé et fourni par le bureau des horaires.

Le ratio en % de courses non réalisées est le ratio entre les courses non réalisées et le total des courses planifiées.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux ou manifestation impactant significativement la fréquentation ou les parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).


  
 71

**Atteinte de l'objectif – système de pénalités**

L'objectif est atteint lorsque le taux de courses non réalisées est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le taux de courses non réalisées est supérieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.

or

72



## Objectif 2 : qualité du service à la clientèle

### Indicateur 6 : évolution des notes BEST

#### Valeurs-cible de l'objectif

6. Note BEST	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Satisfaction générale	86	83						
Fiabilité	78	75						
Information	69	65						
Comportement du personnel	78	80						
Sûreté et sécurité	82	84						
Image sociale	88	90						
Cible				≥2019	≥2020	≥2021	≥2022	≥2023

#### Définition de l'indicateur

Cet indicateur est composé des résultats de l'enquête annuelle BEST (Benchmarking European Service of public Transport) permettant de comparer différentes villes européennes participant à l'enquête, dont Genève.

Celui-ci est composé de six thématiques pour lesquelles la valeur de la note est reprise telle quelle des résultats de l'enquête BEST.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Les notes sont calculées par l'institut de sondage réalisant cette enquête d'opinion, menée annuellement par sondage auprès de 1'000 résidents du Canton de Genève. Elles représentent le pourcentage de réponses positives (« partiellement / tout à fait d'accord ») auprès des personnes interrogées.

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque toutes les notes restent stables ou évoluent positivement par rapport à l'année précédente.

L'objectif n'est pas atteint lorsqu'une note évolue négativement. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.


  
 73  


## Objectif 3 : maîtrise financière

### Indicateur 7 : ratio de contributions cantonales

#### Valeurs-cible de l'objectif

7. Ratio de contributions cantonales monétaires	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Résultats	53.7%	53.5%						
Cible	53.4%	52.7%	53.6%	46.8%	47.5%	48.2%	48.4%	48.4%

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [%] en tenant compte des contributions cantonales (sans les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des produits.

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à une redéfinition des cibles précitées.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Les contributions cantonales sont identifiées par le montant annuel prévu dans l'article 8 du contrat de prestations et détaillées dans le plan financier pluriannuel à l'annexe 7. Les produits sont composés des produits d'exploitation et des produits financiers. Sont exclues de ce calcul les subventions liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. L'indicateur défini ci-dessus est calculé trimestriellement et annuellement sur l'ensemble des comptes de de fonctionnement de l'entreprise à partir du book de clôture consolidé.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

*Nota bene : jusqu'en 2019, les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale étaient intégrées aux contributions cantonales pour le calcul. En application de l'article 28, alinéa 4 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV, RS 745.1) et à l'article 31 de l'ordonnance fédérale sur l'indemnisation du trafic régional de voyageur (OIRTV, RS 745.16), le canton doit couvrir les frais non couverts des prestations de transport qu'il a commandées. Ces indemnités sont considérées comme des dépenses contraignantes et sont traitées au travers d'une rubrique annexe.*

#### Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le ratio des contributions cantonales est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le ratio des contributions cantonales est supérieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.


## Objectif 3 : maîtrise financière

### Indicateur 8 : taux de couverture globale

#### Valeurs-cible de l'objectif

8. Taux de couverture globale [%]	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Résultats	49.4%	48.8%						
Cible	48.4%	49.5%	49.0%	46.4%	45.8%	46.0%	46.1%	46.2%

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [%] en tenant compte de l'ensemble des produits propres TPG (y compris les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des charges.

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à une redéfinition des cibles précitées.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Les produits sont composés des revenus de titres de transport, des produits d'exploitation divers, des produits financiers, des indemnités CTI et de la participation cantonale aux frais de gestion Unireso. Les charges comprennent l'ensemble des charges d'exploitation et financières. Sont exclues de ce calcul les charges liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. L'indicateur défini ci-dessus est calculé trimestriellement et annuellement sur l'ensemble des comptes de de fonctionnement de l'entreprise à partir du book de clôture consolidé

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

#### Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le taux de couverture globale est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le taux de couverture globale est inférieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

  
 75

## Objectif 3 : maîtrise financière

### Indicateur 9 : coûts / PKR

#### Valeurs-cible de l'objectif

9. Coûts de l'offre [CHF/PKR]	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Résultats	0.130	0.131						
Cible	0.121	0.128	0.131	0.135	0.135	0.133	0.130	0.129

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en [CHF] en tenant compte de l'ensemble des charges par rapport aux PKR [places x km réalisés].

Toute modification des subventions liées à des modifications législatives (ex : péréquation financière) amènera à un recalcul des cibles précitées.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Les coûts sont composés de toutes les charges d'exploitation et financières. Sont exclues de ce calcul les charges liées au droit du sillon et d'usage des infrastructures. Les PKR sont composées de l'ensemble des PKR, y compris les parcours en France, les scolaires, les nocturnes, les services réservés et spéciaux. Sont exclus du calcul des PKR, les parcours de formation, techniques et les navettes du personnel TPG. Le calcul de l'indicateur défini ci-dessus, est calculé trimestriellement et annuellement à partir du book de clôture.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

#### Informations complémentaires

A titre d'information, pour mieux saisir la progression des coûts liée exclusivement à l'augmentation du nombre de véhicules, les TPG transmettent à l'Etat l'indicateur « coûts / véhicules x kilomètres ».

#### Cibles de la responsabilité de l'Etat

Sans objet.

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le coût / PKR est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le coût / PKR est supérieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin de la présente annexe.

*on Als*  
76  
*R*

## Objectif 4 : Diminuer les impacts environnementaux

### Indicateur 10 : nombre de kilomètres produits par traction électrique

#### Valeurs-cible de l'objectif

10. Nombre de kilomètres produits par traction électrique	Nombre de kilomètres produits [x 1 mio]							
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tramways	4.52	4.66						
Trolleybus	3.81	3.75						
Autobus électrique (recharge rapide)	-	0.32						
Autobus électrique (recharge lente)	0.03	0.03						
Autobus diesel ou hybride	14.04	14.21						
Total général	22.39	22.98						
Total en traction 100% électrique	8.35	8.76	-	-	-	-	-	-
<b>Cible en valeur absolue</b>	-	-	-	<b>9.57</b>	<b>9.87</b>	<b>10.51</b>	<b>12.36</b>	<b>13.41</b>
Ratio électrique / total	37.3%	38.1%						
<b>Cible en valeur relative</b>	-	-	-	<b>37.4%</b>	<b>37.7%</b>	<b>39.7%</b>	<b>45.9%</b>	<b>48.0%</b>

Les cibles 2020 à 2024 sont basées sur les hypothèses de l'évolution du réseau, établies dans le PATC 2020-2024 validé par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019.

#### Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en KmR [kilomètres réalisés] ; il correspond aux kilomètres productifs parcourus sur le territoire cantonal par les lignes exploitées en mode électrique. Il exclut les parcours haut-le-pied (sauf ceux de retournement), formation, nocturnes, spéciaux ou techniques et GLCT.

#### Méthode de calcul et traitement de l'information

Partant de l'horaire planifié, les KmR sont calculés quotidiennement en tenant compte des km productifs des parcours réalisés. Les effets kilométriques des exceptions et des événements réseau sont pris en compte par la remontée d'informations de la régulation centrale du trafic.

Cette méthode de calcul a été approuvée par l'OCT le 03.04.2019 ; toute modification devra être soumise à l'OCT.

Certains incidents ne pouvant être imputés aux TPG (travaux interdisant le trafic sur certains parcours, cas de force majeure, ...), les journées considérées des lignes touchées ne seront pas prises en compte pour l'atteinte des objectifs (art. 5 du CP).

#### Cibles de la responsabilité de l'Etat

Les cibles de la responsabilité de l'Etat (principalement mise à disposition dans les délais des infrastructures nécessaires à la nouvelle étape) doivent être clairement rappelées dans le rapport d'étape.

#### Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le ratio est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le ratio est supérieur à la valeur-cible annoncée. Les TPG doivent expliquer les causes de ce résultat mais cet indicateur n'est pas soumis à pénalité.


  
 77  


## Suivi des indicateurs et pénalités

### Suivi des indicateurs

Les TPG proposent à l'Etat la valeur des indicateurs estimés pour l'année N+1 dans chaque rapport d'étape (art. 21 et annexe 10 du CP).

Les TPG donnent à l'Etat la valeur des indicateurs mesurés sous la forme des tableaux de la présente annexe dans le rapport sur la réalisation de l'offre (art. 21 et annexe 10 du CP).

### Système de pénalités

#### Préambule

Un système de pénalités est déterminé entre l'Etat et les TPG, dans le but de les responsabiliser dans l'atteinte de leurs objectifs.

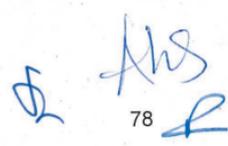
#### Fonctionnement

Les éventuelles pénalités des TPG sont liées à l'atteinte ou non de chacune des cibles du contrat de prestations. Celles-ci peuvent être atteintes (au-dessus ou égal de 95% de la cible), partiellement atteintes (entre 80 et 94% de la cible) ou non atteintes (en dessous ou égal à 79% de la cible).

Le montant de pénalité propre à chaque cible est décrit dans le tableau ci-après. La pénalité due par les TPG correspond à la somme de chacune de ces pénalités, et est versée à l'Etat conformément à l'article 26 du contrat de prestations.

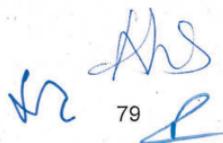
#### Systèmes de pénalités à charge des TPG

Indicateurs	Engagement de l'Etat	Pénalités	Résultat (R) par rapport à la cible		
			Pas atteint $R \leq 79\%$	Partiellement atteint $80\% \leq R \leq 94\%$	Atteint $R \geq 95\%$
3.1 Qualité des correspondances LEX, lignes de rabattement	oui	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
3.2 Qualité des correspondances LEX, horaire de soirée	oui	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
7 : Ratio de contributions cantonales	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
8 : Taux de couverture globale	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
9 : Coûts / PKR	non	300'000.-	300'000.-	150'000.-	0.-
<b>Pénalités maximales :</b>		<b>1'500'000.-</b>	<b>1'500'000.-</b>	<b>750'000.-</b>	<b>0.-</b>


  
 78

## Annexe 13 : Listes des personnes de contact

<b>Présidence et secrétariat général du département des infrastructures</b>	Serge Dal Busco, Conseiller d'Etat  Adresse postale : Rue de l'Hôtel de Ville 14 CP 3918 1211 Genève 3  Tél : 022 327 96 00 Fax : 022 327 96 10
<b>Office cantonal des transports</b>	David Favre, Directeur général  Adresse postale : CP 271 1211 Genève 8  Tél : 022 546 78 00 Fax : 022 546 78 01
<b>Service des finances du département des infrastructures</b>	Cyril Arnold, Directeur  Adresse postale : Rue Henri-Fazy 2 CP 3918 1211 Genève 3  Tél : 022 327 90 50 Fax : 022 327 90 45
<b>Service d'audit interne de l'Etat de Genève</b>	Service d'audit interne de l'Etat de Genève Route de Meyrin 49 Case postale 3937 1211 Genève 3  Tél : 022 388 66 00 Fax : 022 388 66 11
<b>Transports Publics Genevois (TPG)</b>	Denis Berdoz, Directeur Général  Adresse postale : 1 route de la Chapelle CP 950 1212 Grand-Lancy 1  Tél : 022 308 33 11 Fax : 022 308 34 00


  
 79



## Rapport d'évaluation

"Récapitulatif des indicateurs et des objectifs du contrat de prestations"

### **Transports publics genevois (TPG)**

Département des infrastructures (DI)

#### **Rappel du but de la subvention et des missions du subventionné :**

L'Etat de Genève et les TPG ont pour but de mettre à disposition de la population les meilleures conditions de transport public sur le canton. A ce titre, les TPG visent en particulier à exploiter l'offre commandée avec la meilleure efficacité.

**Mention du contrat :** Contrat de prestations 2015-2019

**Durée du contrat :** 5 ans

**Période évaluée :** 2015-2018

### **1. Fréquentation**

Indicateur : Voyages\*kilomètres mesurés (VKM)

Valeur cible :

2015 : 462

2016 : 467 (cible corrigée selon nouvelle méthode de comptage = 490)

2017 : 472 (cible corrigée selon nouvelle méthode de comptage = 495)

2018 : 477 (cible corrigée selon nouvelle méthode de comptage = 500)

2019 : 528

Résultat réel :

2015 : 474

2016 : 513

2017 : 520

2018 : 521

*Handwritten signature in blue ink.*

## Commentaire(s) :

Pour les quatre premières années du contrat, les objectifs ont été atteints puisque dépassés.

**2. Qualité de service à la clientèle**

Indicateur : Taux de disponibilités des DATT

Valeur cible :

2015 : 98%

2016 : 98.25%

2017 : 98.5%

2018 : 98.75%

2019 : 99.75 %

Résultat réel :

2015 : 99.26%

2016 : 99.75%

2017 : 99.77%

2018 : 99.92%

Commentaire(s) :

L'objectif est atteint.

**3. Maîtrise financière**

Indicateur : Ratio de contributions cantonales

Valeur cible :

2015 : 53.8%

2016 : 53.7%

2017 : 53.4%

2018 : 52.7%

2019 : 54.3%

Résultat réel :

2015 : 53.3%

2016 : 53.3%

2017 : 53.7%

2018 : 53.5%



**Commentaire(s) :**

L'objectif est atteint pour les années 2015 et 2016. Pour les années 2017 et 2018, l'objectif est atteint dans la marge de tolérance de 5%.

**4. Maîtrise financière**

Indicateur : Taux de couverture globale

Valeur cible :

2015 : 47.2%

2016 : 48.3%

2017 : 48.4%

2018 : 49.5%

2019 : 48.7%

Résultat réel :

2015 : 48%

2016 : 48.7%

2017 : 49.4%

2018 : 48.8%

Commentaire(s) :

Pour les années 2015 à 2017, l'objectif est atteint. Pour 2018, l'objectif est atteint dans la marge de tolérance de 5%.

**5. Maîtrise financière**

Indicateur : Coût de l'offre/PKR

Valeur cible :

2015 : 0.121

2016 : 0.119

2017 : 0.121

2018 : 0.128

2019 : 0.132

Résultat réel :

2015 : 0.120

2016 : 0.125

2017 : 0.130

2018 : 0.131



## Commentaire(s) :

En 2015, l'objectif est atteint. Pour les années 2016 à 2018, l'objectif est atteint dans la marge de tolérance de 5%.

**6. Diminuer les impacts environnementaux**

Indicateur : Emissions de CO<sub>2</sub> évitées grâce aux TC

Valeur cible :

2015 : 0.237

2016 : 0.236

2017 : 0.228

2018 : 0.228

2019 : 0.228

Résultat réel :

2015 : 0.240

2016 : 0.247

2017 : 0.247

2018 : 0.255

Commentaire(s) :

L'objectif est atteint dans la marge de tolérance de 5% pour les quatre années.

**7. Qualité du service à la clientèle**

Indicateur : Taux de courses non réalisées

Valeur cible Tramways :

2015 : 1.10%

2016 : 1.10%

2017 : 1.05%

2018 : 1.05%

2019 : 1.05%

Valeur cible Trolleybus :

2015 : 0.90%

2016 : 0.90%

2017 : 0.85%

2018 : 0.85%

2019 : 0.85%

Valeur cible Autobus :

2015 : 0.65%

2016 : 0.60%

2017 : 0.60%

2018 : 0.55%

2019 : 0.55%

Résultat réel Tramway :

2015 : 0.98%

2016 : 1.19%

2017 : 1.04%

2018 : 1.38%

Résultat réel Trolleybus :

2015 : 1.03%

2016 : 0.94%

2017 : 0.83%

2018 : 0.99%

Résultat réel Autobus :

2015 : 0.52%

2016 : 0.57%

2017 : 0.65%

2018 : 0.67%

## Commentaire(s) :

Réseau tramway : l'objectif est atteint pour 2015 et 2017. Il est considéré comme partiellement atteint pour l'année 2016 du fait de différents incidents notamment la chute d'un arbre en juin 2016 (150 voyages manqués) ou encore des rails cassés en décembre 2016 (180 voyages manqués). Il n'est pas atteint pour l'année 2018 en raison d'un grand nombre d'incidents et de la grande fragilité de la ligne 12 qui ne dispose plus de boucle de retournement sur l'axe de Chêne en raison des travaux du CEVA.

Réseau trolleybus : pour 2015, 2016 et 2018, l'objectif est considéré comme partiellement atteint du fait de différents incidents. L'objectif est atteint en 2017.

Réseau autobus : l'objectif est atteint pour les deux années. Il est considéré comme partiellement atteint pour les années 2017 et 2018.

**8. Qualité du service à la clientèle**

Indicateur : Evolution des notes BEST

Valeur cible :

L'objectif est atteint lorsque les notes restent stables ou évoluent positivement par rapport à l'année précédente.

Résultat réel 2014 :	Résultat réel 2015 :	Résultat réel 2016 :
Satisfaction générale : 75	Satisfaction générale : 86	Satisfaction générale : 83
Fiabilité : 75	Fiabilité : 77	Fiabilité : 78
Information : 65	Information : 65	Information : 65
Comportement personnel : 76	Comportement personnel : 79	Comportement personnel : 74
Sûreté et sécurité : 78	Sûreté et sécurité : 78	Sûreté et sécurité : 79
Image sociale : 88	Image sociale : 87	Image sociale : 87
Résultat réel 2017 :	Résultat réel 2018 :	
Satisfaction générale : 86	Satisfaction générale : 83	
Fiabilité : 78	Fiabilité : 75	
Information : 69	Information : 65	
Comportement personnel : 78	Comportement personnel : 80	
Sûreté et sécurité : 82	Sûreté et sécurité : 84	
Image sociale : 88	Image sociale : 90	

## Commentaire(s) :

Pour 2015, l'objectif est considéré comme atteint avec 5 critères sur 6 présentant des résultats stables ou supérieurs à l'année 2014.

Pour 2016, l'objectif est considéré comme partiellement atteint avec 4 critères sur 6 présentant des résultats stables ou supérieurs à l'année 2015.

Pour 2017, l'objectif est considéré comme atteint avec 6 critères sur 6 présentant des résultats stables ou supérieurs à l'année 2016.

Pour 2018, l'objectif est considéré comme partiellement atteint avec 3 critères sur 6

présentant des résultats supérieurs à l'année 2017.

**Observations de l'institution subventionnée :**

**Observations du département :**

Il convient de relever que les TPG ont atteint les cibles des objectifs que l'Etat leur a fixés, sur la période 2015-2018, pour le contrat de prestations 2015-2019. L'exercice 2019 devrait vraisemblablement aussi s'effectuer conformément aux objectifs fixés.

Les résultats et l'interprétation de ces objectifs démontrent la pertinence de disposer de ces indicateurs quantifiables. Il s'avère donc opportun de maintenir ce système d'objectifs pour le prochain contrat.

**POUR LE SUBVENTIONNE**

Nom, prénom, titre	Signature
Berdoz, Denis, Directeur général	
Hornung-Soukup, Anne, Présidente	
Genève, le 20 juin 2019	

**POUR L'ETAT DE GENEVE**

Nom, prénom, titre	Signature
Dal Busco, Serge, Conseiller d'Etat	
Genève, le	

Annexe :



Deloitte SA  
Rue du Pré-de-la-Bichette 1  
1202 Genève  
Suisse

Téléphone: +41 (0)58 279 8000  
Fax: +41 (0)58 279 8800  
www.deloitte.ch

**Rapport de l'organe de révision  
Au Conseil d'Etat ainsi qu'au Conseil d'administration des  
Transports Publics Genevois, Grand-Lancy**

**Rapport de l'organe de révision sur les comptes consolidés**

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés ci-joints des Transports Publics Genevois, comprenant le bilan consolidé, le compte de résultat consolidé, le tableau des flux de liquidités consolidé, l'état des variations des fonds propres consolidés et l'annexe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2018.

*Responsabilité du Conseil d'administration*

La responsabilité de l'établissement des comptes consolidés, conformément au Règlement sur l'établissement des états financiers de la République et Canton de Genève et aux règles de consolidation et d'évaluation décrites en annexe, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement de comptes consolidés afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

*Responsabilité de l'organe de révision*

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes consolidés ne contiennent pas d'anomalies significatives.

Un audit inclut la mise en œuvre de procédures d'audit en vue de recueillir des éléments probants concernant les valeurs et les informations fournies dans les comptes consolidés. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes consolidés puissent contenir des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en compte le système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes consolidés pour définir les procédures d'audit adaptées aux circonstances, et non pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci. Un audit comprend, en outre, une évaluation de l'adéquation des méthodes comptables appliquées, du caractère plausible des estimations comptables effectuées ainsi qu'une appréciation de la présentation des comptes consolidés dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour fonder notre opinion d'audit.

*Opinion d'audit*

Selon notre appréciation, les comptes consolidés pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2018 sont conformes au Règlement sur l'établissement des états financiers de la République et Canton de Genève et aux règles de consolidation et d'évaluation décrites en annexe.

### Éléments clés de l'audit au titre de la circulaire 1/2015 de l'Autorité fédérale de surveillance en matière de révision (ASR)

Les éléments clés de l'audit sont les éléments qui, selon notre jugement professionnel, sont les plus importants pour notre audit des états financiers consolidés de l'exercice. Nous avons examiné ces éléments dans le cadre de l'audit des comptes consolidés et nous les avons pris en compte lors de la constitution de l'opinion d'audit que nous avons émise; il n'est pas fourni d'opinion d'audit distincte à leur sujet.

#### Éléments clés de l'audit

#### Procédures d'audit en réponse à ces éléments clés

##### Evaluation des travaux d'investissements en cours sur le projet CMS En-Chardon

Les valeurs nettes comptables des immobilisations corporelles et des travaux d'investissement en cours représentent une part significative de l'actif (respectivement 90% et 29% du total du bilan au 31.12.2018). Plus particulièrement, les travaux d'investissements en cours sur le projet CMS En-Chardon se montent à CHF 234,404,039 en 2018.

Concernant les travaux d'investissements en cours, le projet CMS En-Chardon doit être accompli selon un budget précis et des délais déterminés. Ce projet présente un risque spécifique du fait de son importance et du risque sur les activations des immobilisations en cours et de leur classification qui détermineront ensuite leur amortissement et dépréciation.

Les amortissements et dépréciations comptabilisés pour les immobilisations corporelles reposent sur la détermination faite par la direction des règles d'activation, des dates de mise en service ainsi que des hypothèses relatives aux durées d'utilité, aux révisions et aux valeurs résiduelles. En cas d'indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

L'évaluation des travaux d'investissements en cours sur le projet CMS En-Chardon est considéré comme un élément clé de l'audit étant donné les enjeux de ce projet pour les TPG, mais aussi en raison de l'importance de ces balances au regard des comptes consolidés dans leur ensemble.

Nous avons effectué des tests de cheminement afin d'évaluer l'adéquation de la conception et de la mise en place (« Compréhension » et « Existence ») des contrôles dans le processus de gestion des immobilisations corporelles. Nous avons aussi testé l'efficacité des contrôles mis en place.

Pour le projet CMS En-Chardon, nous avons vérifié la comptabilisation des immobilisations en cours selon l'avancement du projet, ainsi que testé les acquisitions relatives aux immobilisations en cours durant la période.

En plus des examens analytiques de substance réalisés sur les valeurs comptables et la charge d'amortissement, nous avons revu la méthodologie et les hypothèses utilisées par la direction pour la détermination des règles d'activation, des dates de mise en service, des durées d'utilité, des valeurs résiduelles et des révisions (entretiens) pour les immobilisations corporelles.

**Éléments clés de l'audit****Evaluation et comptabilisation des engagements en faveur du personnel ainsi que évaluation et présentation des engagements de prévoyance**

Le calcul des engagements en faveur du personnel s'effectue à partir d'hypothèses actuarielles qui peuvent diverger de la réalité et par conséquent influencer le montant comptabilisé dans les états financiers consolidés des TPG.

Le calcul des engagements de prévoyance résultant d'un régime à prestations définies s'effectue à partir d'hypothèses actuarielles qui peuvent diverger de la réalité et par conséquent influencer le montant des engagements de prévoyance présenté en annexe.

Etant donné les estimations faites par la direction pour déterminer ces hypothèses actuarielles, la volatilité de ces engagements en cas de changement d'hypothèse et la matérialité des engagements de prévoyance au regard des comptes consolidés dans leur ensemble, l'évaluation de ces engagements est considéré comme un élément clé de l'audit.

**Procédures d'audit en réponse à ces éléments clés**

Nous avons évalué la compétence et l'indépendance de l'actuaire mandaté par la direction pour effectuer ces évaluations actuarielles.

Nous avons effectué une analyse critique des hypothèses significatives utilisées dans le cadre de l'évaluation actuarielle. Nous avons également testé les données utilisées par l'actuaire dans son évaluation, telles que les données du personnel et les actifs du plan de prévoyance.

Plus précisément, nous avons effectué une analyse critique du taux d'actualisation, du taux d'inflation et des tables actuarielles appliquées dans le calcul avec l'aide de nos experts en prévoyance. Nous avons comparé les hypothèses retenues avec des données comparatives et évalué la pertinence des hypothèses dans le contexte de la situation propre aux TPG.

Finalement, nous avons vérifié la comptabilisation des engagements en faveur du personnel sur la base de leur évaluation et également vérifié les informations présentées dans l'annexe des états financiers consolidés en relation avec les engagements de prévoyance.

Nous notons aussi que conformément aux directives de l'Etat, le concept du partage des risques a été appliqué pour l'évaluation actuarielle des engagements de prévoyance au 31 décembre 2018 et impact donc les informations présentées dans l'annexe. Sur la base de la situation financière actuelle de la caisse de prévoyance et des communications y relatives, nous considérons que la mise en place du partage des risques au 31 décembre 2018 est probable.

### **Délimitation périodique des revenus provenant des transports**

Une partie importante des revenus provient des revenus des transports. Les TPG proposent une multitude d'offres allant d'un billet par trajet à un abonnement demi-tarif sur 3 ans. La reconnaissance du chiffre d'affaires est effectuée par mois en s'assurant que les abonnements annuels et les abonnements mensuels (pouvant être valable sur 2 mois) soient étalés tout au long de leurs périodes d'utilisation.

Les revenus des abonnements sont liés à la période de leur validité et doivent être comptabilisés sur la période correspondante. Ce chiffre d'affaires lié à la reconnaissance du revenu des abonnements pourrait différer des valeurs effectives.

Etant donné les estimations faites par la direction pour déterminer le chiffre d'affaires réalisé sur les abonnements, la délimitation périodique des revenus provenant des transports est un élément clé de l'audit.

Nous avons effectué des tests de cheminement afin d'évaluer l'adéquation de la conception et de la mise en place (« Compréhension » et « Existence ») des contrôles dans le processus de reconnaissance du revenu des transports, dont celui liés à la reconnaissance des revenus d'abonnements. Nous avons aussi testé l'efficacité des contrôles mis en place pour la délimitation périodique des revenus des transports qui inclut les contrôles informatiques (contrôles automatiques et contrôles des interfaces).

Enfin, nous avons vérifié le lissage des abonnements ainsi que le rattachement des produits à la période appropriée.

### **Rapport sur d'autres dispositions légales**

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art.728 CO et art.11 LSR) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'article 728a al. 1 chiffre 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes consolidés, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

Nous recommandons d'approuver les comptes consolidés qui vous sont soumis.

#### **Deloitte SA**



Fabien Bryois  
Expert-réviseur agréé  
Réviseur responsable



Alexandre Ribordy

Genève, le 11 mars 2019



## Table des matières

<b>BILAN CONSOLIDE</b> .....	<b>4</b>
<b>COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE</b> .....	<b>5</b>
<b>TABLEAU DES FLUX DE LIQUIDITES CONSOLIDES</b> .....	<b>6</b>
<b>VARIATION DES FONDS PROPRES CONSOLIDES</b> .....	<b>7</b>
<b>ANNEXES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES</b> .....	<b>8</b>
<b>1 INFORMATIONS GENERALES</b> .....	<b>8</b>
<b>2 PRINCIPES REGISSANT LA PREPARATION DES ETATS FINANCIERS CONSOLIDES</b> .....	<b>11</b>
<b>3 PRINCIPALES METHODES COMPTABLES</b> .....	<b>12</b>
<b>4 INFORMATIONS SECTORIELLES</b> .....	<b>22</b>
<b>5 PERIMETRE DE CONSOLIDATION</b> .....	<b>22</b>
<b>6 LIQUIDITES</b> .....	<b>25</b>
<b>7 DEBITEURS D'EXPLOITATION</b> .....	<b>25</b>
<b>8 STOCKS</b> .....	<b>26</b>
<b>9 AUTRES ACTIFS CIRCULANTS</b> .....	<b>27</b>
<b>10 IMMOBILISATIONS CORPORELLES</b> .....	<b>27</b>
<b>11 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES</b> .....	<b>30</b>
<b>12 PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE</b> .....	<b>31</b>
<b>13 ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME</b> .....	<b>31</b>
<b>14 CREANCIERS D'EXPLOITATION</b> .....	<b>32</b>
<b>15 AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b> .....	<b>32</b>
<b>16 PROVISIONS</b> .....	<b>33</b>



17	EMPRUNTS ET DETTES.....	34
18	ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL.....	38
19	CAPITAL DE DOTATION.....	41
20	FONDS DE RESERVES .....	41
21	REVENUS DES TRANSPORTS.....	42
22	CONTRIBUTION DE L'ÉTAT DE GENEVE .....	43
23	CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION .....	43
24	PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS .....	44
25	FRAIS DE PERSONNEL.....	44
26	FRAIS DE VEHICULES .....	45
27	FRAIS DE BATIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES .....	45
28	SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT .....	45
29	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS .....	46
30	PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS .....	46
31	RESULTAT FINANCIER.....	46
32	TRANSACTIONS AVEC DES PARTIES LIEES .....	47
33	COMMUNAUTE TARIFAIRE UNIRESO.....	48
34	CAUTIONNEMENTS ET GARANTIES .....	49
35	ENGAGEMENTS.....	50
36	GESTION DES RISQUES .....	51
37	COMPARAISON AVEC LE BUDGET (NON AUDITE) .....	55
38	EVENEMENTS POSTERIEURS A LA DATE DE CLOTURE.....	56



## BILAN CONSOLIDE

pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2018

En CHF	Notes	31.12.2018	31.12.2017
<b>ACTIF</b>			
LIQUIDITES	6	14'357'883	9'031'284
DEBITEURS D'EXPLOITATION	7	40'945'459	46'703'156
STOCKS	8	20'343'547	19'499'894
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS	9	9'613'749	12'282'415
<b>TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS</b>		<b>85'260'638</b>	<b>87'516'749</b>
TERRAINS, BÂTIMENTS INSTALLATIONS FIXES	10	88'421'925	91'529'430
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS	10	413'134'832	416'101'800
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, NET	10	12'516'833	10'265'660
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, NET	11	10'896'178	8'053'353
TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS EN COURS	10, 11	253'298'050	196'235'185
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS	10	1'006'598	8'617'951
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE	12	1'057'502	1'000'916
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME	13	965'414	963'004
<b>TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES</b>		<b>781'297'333</b>	<b>732'767'298</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>		<b>866'557'971</b>	<b>820'284'047</b>

En CHF	Notes	31.12.2018	31.12.2017
<b>PASSIF</b>			
CREANCIERS D'EXPLOITATION	14	22'772'373	26'931'661
PART A COURT TERME DES PROVISIONS	16	1'306'453	1'294'786
PART A COURT TERME DES DETTES A LONG TERME	17	58'429'334	32'578'678
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME	15	58'016'568	47'955'981
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b>		<b>140'524'728</b>	<b>108'761'106</b>
EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME	17	546'887'068	557'990'587
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES, NET	10	113'599'130	85'328'407
PROVISIONS A LONG TERME	16	306'792	412'188
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL	18	11'249'027	11'100'851
AUTRES ENGAGEMENTS A LONG TERME		190'627	752'939
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME</b>		<b>672'232'643</b>	<b>655'584'971</b>
<b>SOUS-TOTAL DU PASSIF</b>		<b>812'757'371</b>	<b>764'346'077</b>
<b>CAPITAL DE DOTATION</b>	19	<b>44'000'000</b>	<b>44'000'000</b>
FONDS DE RESERVES	20	12'981'754	12'466'612
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		-3'181'154	-528'643
<b>FONDS PROPRES</b>		<b>9'800'600</b>	<b>11'937'969</b>
<b>TOTAL DU PASSIF DU CAPITAL DE DOTATION ET DES FONDS PROPRES</b>		<b>866'557'971</b>	<b>820'284'047</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



## COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE

pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2018

En CHF	Notes	2018	2017
REVENUS DES TRANSPORTS	21	150'720'996	146'084'827
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	22	240'451'440	236'412'703
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	23	11'415'441	10'808'793
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET DES TIERS		13'091'533	11'775'447
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	24	19'007'091	20'352'112
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>		<b>434'686'500</b>	<b>425'433'882</b>
FRAIS DE PERSONNEL	25	247'358'690	243'263'564
FRAIS DE VEHICULES	26	30'526'168	31'829'435
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	27	20'573'903	20'357'169
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	28	51'615'269	46'586'825
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES		30'411'879	28'327'123
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PERTES DE VALEURS	29	44'734'165	43'586'237
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	30	2'776'597	1'813'592
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>		<b>427'996'672</b>	<b>415'763'946</b>
<b>RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION</b>		<b>6'689'828</b>	<b>9'669'936</b>
PRODUITS FINANCIERS	31	1'845'127	2'717'606
CHARGES FINANCIERES	31	12'124'694	13'210'360
QUOTE-PART DANS LE RESULTAT DES SOCIETES ASSOCIEES	12	408'584	294'174
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>		<b>-3'181'154</b>	<b>-528'643</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



## TABLEAU DES FLUX DE LIQUIDITES CONSOLIDES

pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2018

En CHF	Notes	2018	2017
<b>Activités opérationnelles</b>			
<b>Résultat net de l'exercice</b>		<b>-3'181'154</b>	<b>-528'643</b>
Amortissements et pertes de valeur	29	44'734'165	43'586'237
Amortissements sur les participations de tiers	29	-280'030	-262'917
Provisions sur débiteurs incluses dans corrections de valeurs des actifs	30	267'537	-477'691
Attribution / Dissolution de provisions	16/18.2	621'828	2'617'130
Quote-part au résultat des participations mises en équivalence	12	-257'954	-307'772
Résultat de change non réalisé		472'832	-280'556
<b>Résultat de l'exercice après ajustement des transactions non-monétaires</b>		<b>42'377'224</b>	<b>44'345'788</b>
Produits d'intérêts	31	-617'934	-1'151'440
Dividendes reçus	31	-45'800	-59'540
Charges d'intérêts	31	10'705'446	11'639'783
<b>Montants reclassés dans les activités d'investissement ou de financement</b>		<b>10'041'712</b>	<b>10'428'802</b>
Variation des débiteurs d'exploitation brut		5'101'813	-1'091'572
Variation des stocks brut		-1'623'451	-1'613'679
Variation des autres actifs circulants		2'668'665	-1'959'725
Variation des créanciers d'exploitation		-3'122'612	-821'234
Variation des autres engagements à court terme		2'431'505	460'278
Variation des autres engagements à long terme		-562'312	70'843
Utilisations des provisions	16	-567'381	-355'362
<b>Variations du fonds de roulement</b>		<b>4'326'228</b>	<b>-5'310'452</b>
<b>FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES</b>		<b>56'745'164</b>	<b>49'464'138</b>
<b>Activités d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	10	-85'798'159	-127'455'283
Avances sur acquisitions de véhicules	10	7'605'722	28'787'144
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	11	-5'048'928	-3'300'233
Subventions d'investissements reçus	10	28'550'753	31'719'554
(Octroi) / Remboursement des créances à long terme	13	-2'410	286'551
Dividendes encaissés	12/13	207'850	262'534
Produits d'intérêts encaissés		34'512	568'017
<b>FLUX DE LIQUIDITES AFFECTES AUX ACTIVITES D'INVESTISSEMENTS</b>		<b>-54'450'660</b>	<b>-69'131'715</b>
<b>Activités de financement</b>			
Augmentation des emprunts		45'000'000	85'000'000
Remboursement des emprunts		-29'714'389	-53'923'471
Intérêts payés		-11'350'113	-12'057'317
Intérêts payés sur le capital de dotation		-770'000	-880'000
<b>FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES DE FINANCEMENT</b>		<b>3'165'498</b>	<b>18'139'212</b>
Effet des conversions de change sur la liquidité		-133'403	56'634
<b>AUGMENTATION / (DIMINUTION) NETTE DE LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES</b>		<b>5'326'599</b>	<b>-1'471'731</b>
Liquidités et équivalents de liquidité à l'ouverture de l'exercice		9'031'284	10'503'015
<b>LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES A LA FIN DE L'EXERCICE</b>		<b>14'357'883</b>	<b>9'031'284</b>

Le solde du compte nostro des TPG auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat est débiteur de CHF 12'499'263 (2017 : CHF 7'220'721) et se trouve dans la rubrique des débiteurs d'exploitation.

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



## VARIATION DES FONDS PROPRES CONSOLIDÉS

pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2018

En CHF	Fonds de réserve (antérieur à 1996)	Fonds de réserve autres	Pertes différées sur instruments dérivés de couverture	Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996	Résultats cumulés régional depuis 1996	Ecart de conversion		Total
					Affectation cantonale	Affectation fédérale		
<b>Fonds propres au 1er janvier 2017</b>	<b>2'972'887</b>	<b>42'494'991</b>	<b>-23'597'981</b>	<b>-13'650'452</b>	<b>4'372'544</b>	<b>-1'142'637</b>	<b>-173'573</b>	<b>11'275'778</b>
Reclassement des pertes différées sur instruments dérivés de couverture			1'083'181					1'083'181
Différences de conversion		-182'938					290'591	107'653
<b>Fonds de réserve au 31 décembre 2017</b>	<b>2'972'887</b>	<b>42'312'054</b>	<b>-22'514'800</b>	<b>-13'650'452</b>	<b>4'372'544</b>	<b>-1'142'637</b>	<b>117'018</b>	<b>12'466'612</b>
Résultat net de l'exercice	0	-636'326		423'695	-224'369	-91'644		-528'643
<b>Fonds propres au 31 décembre 2017</b>	<b>2'972'887</b>	<b>41'675'727</b>	<b>-22'514'800</b>	<b>-13'226'757</b>	<b>4'148'175</b>	<b>-1'234'281</b>	<b>117'018</b>	<b>11'937'968</b>
<b>Fonds propres au 1er janvier 2018</b>	<b>2'972'887</b>	<b>41'675'727</b>	<b>-22'514'800</b>	<b>-13'226'757</b>	<b>4'148'175</b>	<b>-1'234'281</b>	<b>117'018</b>	<b>11'937'968</b>
Reclassement des pertes différées sur instruments dérivés de couverture			1'103'878					1'103'878
Différences de conversion							-60'092	-60'092
<b>Fonds de réserve au 31 décembre 2018</b>	<b>2'972'887</b>	<b>41'675'727</b>	<b>-21'410'923</b>	<b>-13'226'757</b>	<b>4'148'175</b>	<b>-1'234'281</b>	<b>56'926</b>	<b>12'981'754</b>
Résultat net de l'exercice		-2'238'609		-1'034'292	65'140	26'606		-3'181'154
<b>Fonds propres au 31 décembre 2018</b>	<b>2'972'887</b>	<b>39'437'118</b>	<b>-21'410'923</b>	<b>-14'261'049</b>	<b>4'213'315</b>	<b>-1'207'674</b>	<b>56'926</b>	<b>9'800'600</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



## ANNEXES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2018

### 1 INFORMATIONS GÉNÉRALES

#### 1.1 PRÉSENTATION

Les Transports publics genevois (ci-après : TPG ou Le Groupe) ont été créés sous la forme d'un établissement de droit public genevois par la Loi H 1 55 sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG), en exécution des dispositions de l'article 191 de la Constitution genevoise de 2012. Les TPG ont leur siège social à Genève (Suisse), Route de la Chapelle 1 – CP 950 – CH-1212 Grand-Lancy 1. Ils sont dotés de la personnalité juridique et sont autonomes dans les limites fixées par la LTPG.

Les TPG ont pour but, dans le cadre d'un Contrat de prestations conclu avec l'Etat, de mettre à la disposition de la population du canton de Genève un réseau de communications, exploité régulièrement, pour le transport des voyageurs et de pratiquer une politique tarifaire incitative.

Les TPG sont personnellement propriétaires de l'actif du patrimoine qui leur est affecté et répondent seuls de leurs dettes et engagements. En cas de vente par les TPG d'un immeuble leur appartenant, et dont cesse ainsi l'affectation à la réalisation de leur but, l'Etat de Genève dispose d'un droit de préemption sur cet immeuble.

Ils sont placés sous la surveillance du Conseil d'Etat et de l'autorité fédérale compétente.

La dissolution, le mode de liquidation des TPG et la désignation des liquidateurs ne peuvent être décidés que par le Grand Conseil. Le produit net de la liquidation revient à l'Etat de Genève.

#### 1.2 ORGANISATION DES TPG

L'administration des TPG est confiée à un Conseil d'administration, dont le président est désigné par le Conseil d'Etat. Sous réserve des compétences du Grand Conseil, du Conseil d'Etat et de l'autorité compétente de la Confédération suisse en matière d'exploitation de lignes de transports de voyageurs, le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des TPG.

Un bureau du conseil composé de cinq membres, présidé par le président du Conseil d'administration, exécute les décisions du Conseil d'administration et veille à la bonne marche des TPG, dont il suit la gestion courante. Le bureau du conseil exerce notamment les pouvoirs qui lui sont délégués par le Conseil d'administration.

Un organe de révision procède chaque année à l'audit des comptes annuels consolidés des TPG.

#### 1.3 DISPOSITIONS EN MATIÈRE DE PRÉSENTATION DES COMPTES

En application des dispositions de l'article 28.1 LTPG, les TPG tiennent une comptabilité, établissent un bilan, un compte de profits et pertes et un compte d'exploitation annuels, conformes à la Loi fédérale sur les chemins de fer, à la Loi fédérale sur les entreprises de trolleybus, à leurs règlements d'exécution, à l'ordonnance sur la comptabilité des chemins de fer et au plan comptable qui y est inséré.

Selon les dispositions de la Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève et de son article 6, les TPG établissent leurs états financiers consolidés conformément au Règlement sur



l'établissement des états financiers de la République et Canton de Genève, basé sur les normes IPSAS.

#### 1.4 UTILISATION DU DOMAINE PUBLIC

L'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois a fait l'objet d'un cahier des charges, arrêté par le Conseil d'Etat en date du 14 décembre 1987. Ce cahier des charges fixe la répartition des tâches et règle les rapports entre les TPG, l'Etat de Genève (ci-après: Etat), la Ville de Genève (ci-après: Ville) et les autres communes dont le territoire est emprunté par les véhicules des TPG, dans le cadre des concessions fédérales accordées à ceux-ci.

#### 1.5 CONTRAT DE PRESTATIONS

Conformément à l'article 1 LTPG, l'Etat a conclu un Contrat de prestations avec les TPG.

Ce Contrat de prestations est un contrat de droit public qui, dans les limites de la loi, détermine en particulier les prestations fournies par les TPG, les conditions d'exploitation du réseau et les contributions financières de l'Etat pour une période pluriannuelle. Le Contrat de prestations est soumis à l'approbation du Grand Conseil.

#### 1.6 OBJET DU CONTRAT

Ce contrat a pour objet d'assurer une autonomie aux TPG leur permettant d'atteindre leur but consistant à mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération genevoise, le reste du Canton de Genève et la France voisine, dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

##### 1.6.1 OBLIGATIONS DES TPG

Les TPG s'engagent à fournir un certain nombre de prestations, mesurées sur la base d'indicateurs de performance quantitatifs, environnementaux et financiers. Les TPG s'engagent notamment à maintenir globalement pendant toute la durée du contrat les prestations définies dans l'offre quantitative de référence, l'offre de trafic régional et ses adaptations éventuelles qui sont décrites dans les documents suivants :

- La structure et le plan du réseau
- Les intervalles de passage de référence des véhicules
- La capacité des véhicules
- La déclinaison de l'offre par année

Ces documents découlent du Plan Directeur des Transports Collectifs.

Les TPG fournissent chaque année un rapport sur la réalisation de l'offre.

Le volume des activités données en sous-traitance ne peut excéder les taux fixés par la LTPG par rapport au montant des charges totales des TPG (article 1).

Les TPG appliquent les tarifs fixés dans l'article 36 de la LTPG.



Les terrains, bâtiments et équipements nécessaires à l'exploitation étaient mis à la disposition des TPG par l'Etat jusqu'au 20 décembre 2007, date à laquelle les bâtiments et les équipements ont été transférés aux TPG selon la Loi 9845 ; les terrains sont restés propriété de l'Etat. En principe, les TPG assument seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements sauf si ceux-ci devaient être acquis dans le cadre d'une augmentation de l'offre des TPG sollicitée par l'Etat. Dans ce cas, les modalités sont discutées entre l'Etat et les TPG.

Les TPG assument l'entretien des infrastructures aériennes et au sol, qui demeurent propriété de l'Etat.

L'Etat délègue aux TPG les concessions relatives aux infrastructures qui lui sont octroyées par la Confédération.

### 1.6.2 OBLIGATIONS DE L'ETAT

L'Etat s'engage à verser aux TPG par tranche annuelle l'enveloppe budgétaire pluriannuelle relative à l'offre de trafic d'agglomération.

Les indemnités versées par les collectivités publiques aux TPG, en raison de leurs commandes annuelles de prestations, sont complétées par l'Etat afin de couvrir la totalité de l'excédent de charges relatives à l'offre de trafic régional.

L'enveloppe budgétaire peut être modifiée d'un commun accord entre les parties en cas de modification de l'offre de référence. L'Etat indemnise les TPG s'il demande une réduction de l'offre entraînant des surcoûts.

L'Etat s'engage à verser les sommes utiles à l'entretien des infrastructures mentionnées plus haut.

Les montants articulés dans le Contrat de prestations (complété par la loi L11693 du 17 décembre 2015) au titre des contributions cantonales, hors contributions tacites et contributions spéciales liées aux frais UNIRESO, se détaillent ainsi :

	<b>Enveloppe budgétaire CHF</b>
Année 2015	221'759'000
Année 2016	223'759'000
Année 2017	228'759'000
Année 2018	225'759'000
<b>Total</b>	<b>900'036'000</b>

Ces montants comprennent les indemnités relatives à la Communauté tarifaire intégrale de Genève.

### 1.6.3 AFFECTATION DU RÉSULTAT DES TPG

Aux termes de l'article 21 de leur Contrat de prestations 2015-2018, le résultat annuel des TPG est affecté à hauteur de 50% à la rubrique "Part de subventions non dépensées" en faveur des TPG et de 50% à la rubrique "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat" en faveur de l'Etat. A l'échéance du Contrat, les TPG conservent définitivement l'éventuel solde de la réserve "Part de subventions non dépensées", tandis que l'éventuel solde de la réserve "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat" sera rétrocedé à l'Etat de Genève.



#### 1.6.4 ECHÉANCE DU CONTRAT

Le contrat a pris effet au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et arrive à échéance le 31 décembre 2018. Un avenant pour l'exercice 2019 a été également voté au cours de l'exercice 2018.

#### 1.7 SITUATION FISCALE

En application des dispositions de l'article 7 LTPG, les TPG sont exempts des impôts cantonaux et communaux.

En vertu de l'article 56 LIFD, les TPG ne sont pas soumis à l'impôt fédéral direct.

En application des dispositions de l'article 33 de la Loi fédérale sur la TVA (LTVA), les subventions et autres contributions des pouvoirs publics reçues par les TPG sont exclues de la base du calcul de l'impôt sur la livraison des biens et les prestations de service de transport.

L'article 37 de la LTVA est applicable pour les TPG et a donné la possibilité de décompter la TVA selon la méthode forfaitaire durant les exercices 2000 à 2004.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, les TPG ont choisi d'abandonner le système de décompte forfaitaire et ont opté pour la méthode effective ; à ce titre, ils doivent soumettre l'impôt préalable à la réduction (REDIP, réduction de l'impôt préalable).

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, les TPG ont opté pour la méthode de la réduction forfaitaire de l'impôt préalable. La réduction forfaitaire est calculée sur 3,7% des subventions (2017 : 3,8%).

## 2 PRINCIPES RÉGISSANT LA PRÉPARATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### 2.1 BASES D'ÉTABLISSEMENT

Les états financiers consolidés des TPG sont établis conformément au Règlement sur l'établissement des états financiers de la République et Canton de Genève, basé sur les normes comptables internationales pour le secteur public (International Public Sector Accounting Standards - IPSAS), élaborées par l'International Public Sector Accounting Standards Board (IPSASB) et qui sont fondées sur les normes comptables internationales IFRS (International Financial Reporting Standards) édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board).

Les TPG ont décidé de ne pas appliquer les normes IPSAS par anticipation à leur date d'entrée en vigueur. Les annexes détaillent l'effet qu'aurait eu l'application anticipée de nouvelles normes sur les états financiers consolidés. En l'absence de norme IPSAS spécifique, ce sont les normes IFRS qui sont appliquées sauf indication contraire.

Les états financiers consolidés ont été préparés selon le principe du coût historique, à l'exception de certains actifs financiers qui sont évalués à leur juste valeur. Les montants présentés dans ces états financiers consolidés sont exprimés en francs suisses arrondis.

Les états financiers consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2018 ont été arrêtés et adoptés par le Conseil d'administration des TPG du 11 mars 2019.



## 2.2 ENTRÉE EN VIGUEUR DE NOUVELLES NORMES ET NORMES MODIFIÉES

Aucune nouvelle norme ni amendement aux normes existantes n'est entré en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2018.

## 3 PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

### 3.1 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers des TPG et de ses filiales, préparés au 31 décembre de chaque année.

Les filiales sont consolidées intégralement lorsque le Groupe a une participation majoritaire et lorsqu'il en détient le contrôle, indépendamment du pourcentage de participation au capital-actions. La notion de contrôle représente le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une filiale afin d'obtenir des avantages de ses activités (en principe plus de 50% des droits de vote).

Les filiales sont consolidées à compter de la date d'acquisition, qui correspond à la date à laquelle le Groupe en a obtenu le contrôle, et ce jusqu'à la date à laquelle l'exercice de ce contrôle cesse.

Les états financiers des filiales sont préparés sur la même période de référence que ceux de la société mère, sur la base de méthodes comptables homogènes.

Les soldes et opérations entre les sociétés du Groupe sont éliminés en consolidation.

### 3.2 CONVERSION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date où elles sont effectuées. Les avoirs et les engagements monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la date de clôture et les différences de change en résultant sont inscrites au compte de résultat. Les avoirs et les engagements non monétaires, libellés en monnaies étrangères comptabilisés à leur coût historique, sont convertis aux cours historiques.

Les états financiers des sociétés du Groupe à l'étranger sont convertis en francs suisses (CHF) en appliquant les cours de change en vigueur à la date de clôture pour les rubriques du bilan et les cours annuels moyens pour les postes du compte de résultat. Les écarts de change résultant de l'application de ces deux cours sont inscrits dans une rubrique distincte des fonds propres jusqu'à la sortie des sociétés.



Les principaux cours suivants sont utilisés pour la conversion des chiffres des bilans et comptes de résultat en francs suisses:

Monnaies	Cours de fin d'année utilisé pour la conversion du bilan		Cours moyen utilisé pour la conversion du compte de résultat et du tableau de flux de trésorerie	
	2018	2017	2018	2017
Euro	1.1269	1.1702	1.1549	1.1116

### 3.3 PARTICIPATIONS DANS DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Les investissements du Groupe dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence. Une entreprise associée est une entité dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, et qui n'est ni une filiale, ni une coentreprise. Une influence notable permet de participer au processus décisionnel en matière de politique financière et opérationnelle de la société associée sans avoir le pouvoir de la contrôler. Elle est présumée lorsque le Groupe détient au moins 20% des droits de vote de la société associée.

Dans le cadre de la méthode de mise en équivalence, la participation dans une entreprise associée est initialement comptabilisée au coût et est ensuite ajustée pour prendre en compte les changements postérieurs à l'acquisition dans la quote-part des actifs nets détenus par le Groupe. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats de l'entreprise associée. Les états financiers des entreprises associées sont préparés sur la même période de référence que ceux de la société mère. Des ajustements sont apportés, le cas échéant, pour homogénéiser les méthodes comptables avec celles du Groupe.

### 3.4 INVESTISSEMENTS ET AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les investissements et autres actifs financiers comprennent les titres de participation de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les prêts et créances financières, les placements ainsi que la juste valeur positive des instruments dérivés.

Les actifs financiers sont présentés au bilan en actifs circulants ou immobilisés selon que leur échéance est inférieure ou supérieure à un an.

Le Groupe classe tous ses actifs financiers dans les catégories suivantes en fonction du but pour lequel ils ont été contractés: actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat, prêts et créances ou actifs financiers disponibles à la vente.

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur, majorée, dans le cas des investissements qui ne sont pas classifiés comme étant à la juste valeur par le biais du compte de résultat, des coûts de transaction directement imputables. L'évaluation ultérieure des actifs financiers s'effectue en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque le Groupe a transféré ses droits de recevoir les flux de trésorerie de l'actif financier et les risques y relatifs.

### 3.4.1 ACTIFS FINANCIERS À LA JUSTE VALEUR PAR LE BIAS DU COMPTE DE RÉSULTAT

La catégorie des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat comprend, d'une part les actifs financiers détenus à des fins de transaction, et d'autre part des actifs financiers désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

Les actifs financiers sont considérés comme détenus à des fins de transaction s'ils sont acquis en vue d'être revendus à court terme. Les instruments financiers dérivés entrent également dans cette catégorie. A chaque date de clôture, ils sont évalués à la juste valeur et les variations de juste valeur sont immédiatement reconnues au compte de résultat.

### 3.4.2 PRÊTS ET CRÉANCES

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés avec des échéances fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés dans un marché actif. Ils prennent naissance lorsque le Groupe fournit de l'argent, des biens ou des services à un débiteur sans intention de négocier la créance. Après leur comptabilisation initiale, les prêts et créances sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué le cas échéant d'un montant de dépréciation.

### 3.4.3 ACTIFS DISPONIBLES À LA VENTE

Les actifs financiers disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées ainsi que des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs financiers. Après comptabilisation initiale, les actifs financiers disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les gains et pertes y afférents sont comptabilisés directement en fonds propres. Lorsqu'il n'existe pas de marché actif et qu'une juste valeur ne peut être estimée de manière fiable au moyen d'autres méthodes d'évaluation admises comme l'actualisation des flux futurs, ces titres sont évalués à leur coût d'acquisition, diminué de toute dépréciation cumulée.

Lorsqu'un actif disponible à la vente est décomptabilisé ou doit faire l'objet d'une dépréciation, le profit ou la perte cumulé(e) précédemment comptabilisé(e) en fonds propres est enregistré(e) au compte de résultat.

## 3.5 LIQUIDITÉS

Les liquidités comprennent les avoirs en caisse, ceux déposés dans les banques et sur des comptes postaux ainsi que les dépôts et placements monétaires dont la durée initiale n'excède pas trois mois.

Les découverts bancaires ainsi que l'utilisation de la ligne de crédit auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat, sont présentés au bilan sous emprunts et dettes à court terme. Si la ligne de crédit n'est pas utilisée, alors le solde débiteur du compte nostro des TPG auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat est présenté sous la rubrique « débiteurs d'exploitation ».

## 3.6 DÉBITEURS D'EXPLOITATION

Les débiteurs d'exploitation sont évalués aux montants facturés, sous déduction d'ajustement pour créances douteuses. Une provision pour perte de valeur sur les créances douteuses, basée sur une revue de tous les postes ouverts significatifs, est constituée à la date du bilan.

Le solde débiteur du compte nostro des TPG auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat est présenté sous la rubrique « débiteurs d'exploitation ».

### 3.7 STOCKS

Les stocks sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût du stock correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes d'acquisition et de production. Les coûts sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks d'articles liés aux véhicules est estimée en tenant compte de dépréciations en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Les pièces de rechange principales ainsi que le stock de pièces de sécurité relatif au parc de véhicules constituent des immobilisations corporelles dans la mesure où le Groupe compte les utiliser sur plus d'un exercice.

Les travaux en cours sont valorisés selon la méthode du degré d'avancement. Lorsque le bénéfice estimé est incertain ou lorsqu'une perte est attendue, ils font immédiatement l'objet d'un ajustement de valeur.

### 3.8 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

#### 3.8.1 IMMOBILISATIONS DÉTENUES

Les immobilisations corporelles détenues par le Groupe sont évaluées à leur coût d'acquisition ou de construction, déduction faite du cumul des amortissements et des pertes de valeurs. Ce coût inclut les coûts de remplacement d'une partie de l'actif si les critères de comptabilisation sont satisfaits. En outre, le coût correspondant à chaque inspection majeure (révision mi-vie) est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle à titre de remplacement, si les critères de comptabilisation sont satisfaits. L'ensemble des autres coûts de réparation et de maintenance est comptabilisé au compte de résultat lorsqu'ils surviennent.

Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition ou à la construction d'un actif qualifié sont incorporés dans le coût de cet actif. Un actif qualifié est un actif qui nécessite une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisé.

Lorsqu'une immobilisation se compose de plusieurs éléments ayant des durées d'utilité différentes, chaque élément est comptabilisé séparément. Les amortissements sont effectués de manière linéaire selon la durée d'utilité estimée de chaque objet, compte tenu d'une valeur résiduelle finale, s'il y a lieu. Les durées moyennes retenues sont les suivantes :

<b>Bâtiments</b>	
• Gros Œuvre	40 à 100 ans
• Second Œuvre	40 à 60 ans
• Confort	10 à 40 ans
• Autres aménagements	5 à 40 ans
• Installations fixes	10 à 50 ans
<b>Véhicules et leurs équipements</b>	
• Tramways	
- Structure	30 à 43 ans
- Révision mi-vie	17 ans
- Equipements embarqués	10 ans
• Trolleybus	
- Structure	20 à 25 ans
- Révision mi-vie	10 à 12 ans

- Equipements embarqués	10 ans
• Autobus	
- Structure	12 à 15 ans
- Equipements embarqués	10 ans
• Autres véhicules	10 à 20 ans
<b>Autres immobilisations corporelles</b>	<b>3 à 20 ans</b>

Les valeurs résiduelles, durées d'utilité et modes d'amortissement des actifs sont revus, et modifiés si nécessaire, à chaque clôture annuelle.

### 3.8.2 TRAVAUX D'INVESTISSEMENT EN COURS

Les biens en cours de constructions à des fins de production ou d'administration sont comptabilisés au coût, moins toute perte de valeur comptabilisée. Le coût comprend le coût des travaux, des honoraires et pour les actifs qualifiés, les coûts d'emprunt capitalisés. Ces biens sont classés dans les catégories appropriées des immobilisations corporelles lorsque leur construction est terminée et lorsqu'ils sont prêts pour leur utilisation prévue. L'amortissement de ces actifs, selon la même méthode que celle utilisée pour d'autres types de biens immobiliers, commence lorsque l'actif est prêt pour son utilisation prévue.

### 3.8.3 INSTALLATIONS SUR LE DOMAINE PUBLIC

Conformément au « Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois » du 14 décembre 1987, les infrastructures suivantes appartiennent à l'Etat et sont financées par lui (article 7):

- les voies ferrées et leur infrastructure;
- les supports des lignes aériennes;
- les lignes aériennes, y compris les dispositifs de contact 600 volts (par exemple les « luges » servant à l'enclenchement des feux de circulation et leurs raccordements);
- les câbles souterrains et aériens y compris leurs accessoires (génie civil);
- les sous-stations électriques.

Les places d'arrêt et les chaussées sont financées conjointement par l'Etat et les communes.

Ces infrastructures sont mises à disposition des TPG dans le cadre du Contrat de prestations. L'Etat a calculé un droit d'utilisation des infrastructures qui couvre les charges d'amortissement et de financement de ces infrastructures. Le montant de la valorisation de ce droit d'utilisation est comptabilisé dans les états financiers consolidés pour leur partie monétaire uniquement (note 27).

## 3.9 IMMOBILISATIONS ACQUISES EN CONTRATS DE LOCATION

Dans le cadre de ses activités, le Groupe utilise des actifs mis à sa disposition en vertu de contrats de location. Ces contrats de location font l'objet d'une analyse au regard des situations décrites et indicateurs fournis par la norme IPSAS 13 afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location-financement.

### 3.9.1 CONTRATS DE LOCATION-FINANCEMENT

Les contrats ayant pour effet de transférer au Groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des biens loués sont qualifiés de contrats de location-financement.

Lors de la comptabilisation initiale, ces biens sont portés à l'actif du bilan à la juste valeur des biens loués ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location



déterminée. Les engagements financiers qui en découlent sont portés au passif dans les dettes. Les paiements de leasing sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt constant sur le solde restant dû au passif. Les charges financières sont comptabilisées dans le compte de résultat.

Les actifs détenus en vertu de contrats de location-financement sont amortis sur leur durée d'utilisation ou, lorsque celle-ci est plus courte, sur la durée du contrat de location correspondant.

### 3.9.2 CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

Les contrats de location ne correspondant pas à la définition d'un contrat de location-financement sont qualifiés de contrat de location simple et comptabilisés comme tels.

Les paiements effectués au titre de ces contrats sont comptabilisés en charges dans le compte de résultat sur une base linéaire jusqu'à l'échéance du contrat.

### 3.10 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées de logiciels et licences informatiques et sont amorties linéairement selon leur durée d'utilité comprise entre trois et huit ans.

Les coûts de recherche sont comptabilisés en charges lorsqu'ils sont encourus. Les dépenses de développement engagées sur la base d'un projet individuel sont comptabilisées en actif incorporel lorsque le Groupe peut démontrer la faisabilité technique de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service, son intention d'achever cet actif et sa capacité à l'utiliser, le fait que cet actif générera des avantages économiques futurs, l'existence de ressources disponibles pour achever le développement et sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses engagées au titre du projet de développement.

### 3.11 PERTES DE VALEUR D'ACTIFS NON GÉNÉRATEURS DE TRÉSORERIE

Les actifs du Groupe ne sont pas détenus en vue de générer une rentabilité commerciale compte tenu des diverses subventions reçues. Ils sont dès lors tous considérés comme des actifs non générateurs de trésorerie.

Le Groupe examine à chaque date de clôture s'il existe un indice révélant qu'un actif a pu perdre de sa valeur. Si un tel indice existe, la valeur de service recouvrable de l'actif est estimée et une perte de valeur est inscrite au compte de résultat lorsque la valeur comptable est supérieure à la valeur de service recouvrable.

La valeur de service recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur d'utilité correspond à la valeur actuelle du potentiel de service résiduel, évaluée selon l'approche la plus appropriée entre le coût de remplacement net d'amortissement, le coût de remise en état ou selon l'approche des unités de service.

Une perte de valeur comptabilisée au cours d'exercices antérieurs pour un actif est reprise lorsqu'il y a un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur de service recouvrable. La reprise est inscrite au compte de résultat jusqu'à hauteur de la valeur comptable qui aurait été déterminée, nette d'amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

### 3.12 DETTES FINANCIÈRES ET DETTES D'EXPLOITATION

Les dettes financières et dettes d'exploitation comprennent les emprunts, les engagements de location-financement, les autres financements, les créanciers d'exploitation ainsi que la juste valeur négative des instruments dérivés. Elles sont présentées au bilan en passifs exigibles à court ou long terme selon que leur échéance est inférieure ou supérieure à un an.

Les dettes financières sont initialement enregistrées à la juste valeur, diminuée des coûts de transaction directement imputables. Les dettes portant intérêts sont évaluées ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

### 3.13 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Le Groupe utilise des instruments financiers dérivés dans le but de réduire son exposition aux fluctuations des taux d'intérêts et des risques de change. Ces instruments sont initialement comptabilisés à leur juste valeur à la date de la conclusion du contrat de l'instrument ; ensuite, ils sont réévalués à leur juste valeur à la date de clôture.

La méthode du traitement des pertes ou des gains financiers résultant de cette évaluation dépend de la relation entre le dérivé et l'objet dont il couvre le risque. A la conclusion du contrat du dérivé, il est désigné comme suit :

- Instrument répondant aux critères de couverture des flux de trésorerie. La part efficace du gain ou de la perte sur l'instrument financier de couverture est enregistrée dans les fonds propres et la part inefficace est enregistrée dans le compte de résultat. Lorsque le dénouement de la transaction couverte donne lieu à la comptabilisation d'un actif ou un passif non financier, le gain ou la perte sur l'instrument de couverture précédemment enregistré dans les fonds propres est transféré dans le coût d'acquisition de l'actif ou du passif susmentionné. Dans le cas contraire (comptabilisation d'un actif ou passif financier), le gain ou la perte sur l'instrument de couverture précédemment enregistré dans les fonds propres est transféré au compte de résultat dans les mêmes périodes que celles au cours desquelles les flux de trésorerie prévus couverts affectent le compte de résultat.
- Instrument ne répondant pas aux critères de couverture au sens de la norme, mais assurant une couverture économique effective. Le gain ou la perte sur l'instrument financier dérivé est enregistré directement dans le compte de résultat.

### 3.14 PROVISIONS

Les provisions comprennent les engagements dont l'issue, l'échéance ou le montant est incertain. Elles sont portées au bilan quand le Groupe a une obligation juridique ou implicite résultant d'un événement passé, lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et lorsque le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Lorsqu'une sortie de ressources n'est pas probable ou ne peut pas être estimée de manière fiable, l'obligation n'est pas portée au bilan mais est présentée dans les notes.

Quand l'effet est significatif, les flux de trésorerie attendus pour éteindre l'obligation sont escomptés. La provision est actualisée au taux du marché majoré le cas échéant d'un taux reflétant les risques spécifiques du passif.

Le montant comptabilisé en provision correspond à la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture. Il s'agit donc du montant que le Groupe devrait raisonnablement payer pour éteindre l'obligation à la date de clôture ou pour la transférer à un tiers à cette même date.

### 3.15 AVANTAGES AU PERSONNEL

#### 3.15.1 ENGAGEMENTS CONCERNANT LES RETRAITES

Les collaborateurs des TPG bénéficient d'un plan de prévoyance professionnelle (2<sup>ème</sup> pilier) conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (ci-après : LPP) du 25 juillet 1982 (RS 831.40).

En application de la Loi genevoise 6601 du 9 novembre 1990, avec effet au 1er janvier 1991, ce régime de prévoyance est administré par la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG (ci-après : la FPTPG) et qui est gérée de manière paritaire par les représentants de l'employeur et des employés.

##### Situation de la Fondation de Prévoyance en faveur du personnel des TPG

La FPTPG, institution de prévoyance de droit public (ci-après : IPDP) possédant une personnalité juridique, bénéficie de l'aide et de la garantie de l'Etat. Elle est placée sous la surveillance de l'ASFIP (Autorité de Surveillance des Fondations et des Institutions de Prévoyance). La loi B 5 40 qui la régit, ainsi que toute modification de celle-ci sont soumises à l'approbation du Grand Conseil. Le règlement général de la FPTPG est approuvé par son Conseil de fondation.

Le plan de prévoyance de la FPTPG est un plan de primauté de prestations. Le système financier adopté par la FPTPG, tel que défini à l'article 24 de la Loi L11230 du 1<sup>er</sup> janvier 2014 et approuvé par l'autorité de surveillance, est un système de capitalisation partielle. Il a pour but de maintenir la fortune de prévoyance de la Fondation a un niveau lui permettant de couvrir intégralement les engagements pris envers les bénéficiaires de pensions, de maintenir les taux de couverture au moins à leur valeur initiale et de financer intégralement toute augmentation de prestations par la capitalisation. Le plan de financement de la Fondation doit permettre d'atteindre un taux de couverture des engagements envers les membres retraités et salariés d'au moins 80% dans les 40 ans à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012. Selon les dispositions transitoires de la modification du 17 décembre 2010 de la loi fédérale, si les taux de couverture intermédiaires de 60% au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et 75% au 1<sup>er</sup> janvier 2030 ne sont pas atteints, l'Etat de Genève s'acquittera d'un intérêt égal au taux minimum selon l'art. 15 al. 2 LPP sur la part du découvert inférieur au palier. D'autre part, en cas de degré de couverture inférieur à 100%, selon l'art. 69 al. 2 LPP et l'art. 45 al. 1 OPP2, l'Etat garantit à titre subsidiaire le paiement des prestations dues en vertu de la LPP. Les taux de couverture mentionnés ci-dessus doivent être calculés selon l'art. 44 al. 1 OPP2.

##### Traitement dans les comptes des TPG

Selon la norme IPSAS 39 appliquée au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les avantages postérieurs à l'emploi sont considérés comme des engagements de l'entité envers ses employés et, à ce titre, les TPG doivent en principe porter un engagement de prévoyance au passif du bilan dès lors que la FPTPG présente un degré de couverture au moins inférieur à 100%. Cependant, dans le cas des IPDP, la constatation d'un engagement de prévoyance au passif du bilan selon IPSAS 39 n'apparaît pas être pertinente dans la mesure où :

- la méthode de calcul des engagements de prévoyance en Suisse servant au pilotage des caisses de pension diffère significativement de celle prescrite par IPSAS 39 ;
- les IPDP n'ont pas l'obligation de résorber intégralement leur découvert ; et
- en cas de non-respect des dispositions fédérales en matière de taux de couverture, les IPDP peuvent adapter leurs plans de prestations afin de réduire leurs engagements de prévoyance, sans que les TPG soient mis à contribution.

A la place, les avantages postérieurs à l'emploi sont reconnus selon les effets économiques de la FPTPG sur les TPG. Une provision est comptabilisée selon la norme IPSAS 19 "Provisions, passifs éventuels, actifs éventuels", lorsque des mesures d'assainissement requièrent des TPG des



contributions à fonds perdus, ne résultant pas, notamment, de l'accroissement des taux de cotisations ou de l'allongement de la durée de cotisation.

Toutefois, en vue d'augmenter la transparence des états financiers consolidés du Groupe, les tableaux présentés en note 18 mentionnent également les estimations chiffrées qu'impliquerait l'application de la norme IPSAS 39.

Une baisse des prestations étant planifiée à ce jour, il convient de relever que nous avons pris en compte un partage des risques dans nos hypothèses actuarielles.

La fondation est en train d'évaluer les actions à entreprendre pour assurer sa pérennité financière.

### **3.15.2 ENGAGEMENTS CONCERNANT LES AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL**

Pour les autres avantages au personnel, ce sont les dispositions de la norme IPSAS 39 qui ont été appliquées.

Les avantages au personnel désignent toutes formes de contrepartie donnée par le Groupe au titre des services rendus par son personnel. Ils sont comptabilisés à mesure qu'ils sont acquis par les membres du personnel. Les avantages à long terme sont calculés sur la base d'évaluations actuarielles en appliquant la méthode des unités de crédit projetées.

### **3.16 RECONNAISSANCE DES PRODUITS**

D'une manière générale, les produits sont reconnus lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction vont revenir au Groupe et que le montant de ce produit peut être estimé avec fiabilité. Les produits sont évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir, déduction faite des rabais et remises commerciales. Les critères de reconnaissance spécifiques suivants doivent également être remplis pour que les produits puissent être reconnus.

#### **Revenus de transports**

Les produits des activités de transport sont reconnus au moment où la prestation de transport est réputée accomplie. En conséquence, les produits de billetterie sont reconnus au moment de leur encaissement, les produits liés aux abonnements de transport sont répartis sur leur durée de validité.

#### **Prestations de services**

Les produits résultant des travaux d'atelier, de garantie, de génie civil, de constructions d'infrastructures et autres prestations pour le compte de tiers sont reconnus en fonction du degré d'avancement. Le degré d'avancement est déterminé par référence aux coûts encourus à la date de clôture exprimés en pourcentage du total des coûts estimés pour chaque contrat. Lorsque le résultat d'un contrat ne peut pas être évalué de façon fiable, le produit des travaux n'est comptabilisé qu'à hauteur des charges comptabilisées qui sont susceptibles d'être recouvrées.

#### **Ventes de biens**

Les produits provenant de la vente de biens sont reconnus lorsque les risques et avantages significatifs inhérents à la propriété des biens sont transférés à l'acheteur, en général à la livraison des biens.

#### **Produits d'intérêts et dividendes**

Les produits d'intérêts sont reconnus en fonction du temps écoulé sur la base des taux d'intérêts effectifs. Les dividendes sont reconnus lorsque le droit à recevoir le paiement est établi.



### 3.17 SUBVENTIONS PUBLIQUES

Les subventions publiques sont comptabilisées dès lors qu'il existe une assurance raisonnable qu'elles seront reçues et que toutes les conditions auxquelles elles sont soumises seront satisfaites.

Les subventions liées au résultat sont comptabilisées en produits dans le même exercice que les charges qu'elles sont supposées compenser.

Les subventions liées à des immobilisations corporelles sont des subventions publiques dont la condition principale est que les TPG achètent, construisent ou acquièrent des immobilisations corporelles. Elles sont reconnues au moment où les conventions sont signées avec les collectivités publiques ou lorsque les instances compétentes de celles-ci ont avalisé les décisions. Les subventions liées à des immobilisations corporelles sont présentées au passif du bilan et sont comptabilisées en produits d'amortissements de manière systématique et rationnelle sur la durée d'utilité des immobilisations correspondantes.

Les subventions sous forme de prestations en nature ne sont pas comptabilisées en charges et en produits, mais leurs justes valeurs sont mentionnées en annexes (notes 22 et 27).

### 3.18 UTILISATION D'ESTIMATIONS

La préparation des états financiers consolidés basés sur les normes IPSAS implique le recours à des estimations et à des hypothèses ayant une influence, d'une part, sur les montants des actifs et des passifs présentés, sur la présentation des actifs et engagements conditionnels à la date du bilan et, d'autre part, sur le montant des produits et des charges de la période. Bien que les estimations soient fondées sur les meilleures connaissances de la situation actuelle ou des opérations futures du Groupe dont puisse disposer la direction, les résultats effectivement obtenus peuvent différer de ceux prévus lors de ces estimations. Les domaines impliquant un haut degré de jugement et de complexité ou ceux dont les hypothèses et estimations ont un impact significatif sur l'établissement des états financiers consolidés sont :

- Les avantages postérieurs à l'emploi (voir notes 3.15 et 18);
- Les durées d'utilité des immobilisations (voir notes 3.8.1 et 3.10, 10 et 11);
- La juste valeur des instruments financiers dérivés (voir note 36.6).

### 3.19 NORMES PUBLIÉES MAIS NON ENCORE ENTRÉES EN VIGUEUR

À la date d'approbation des présents états financiers consolidés, l'IPSAS Board a publié les nouvelles normes IPSAS suivantes qui entreront en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 ou ultérieurement. Ces normes n'ont pas été appliquées de façon anticipée.

Nouvelles normes comptables internationales du secteur public (IPSAS) publiées		Date d'entrée en vigueur
IPSAS 40	Regroupement d'entreprises du secteur public	1 <sup>er</sup> janvier 2019
IPSAS 41	Instruments financiers (anc. IPSAS 29)	1 <sup>er</sup> janvier 2022

Hormis la présentation d'informations supplémentaires en annexe en cas de regroupement d'entreprise, l'application de cette nouvelle norme n'aura pas d'impact matériel sur les états financiers du Groupe.



#### 4 INFORMATIONS SECTORIELLES

Le Groupe est essentiellement actif dans le transport des voyageurs. Les activités extérieures au transport de voyageurs, à savoir la location d'espaces publicitaires sur ses véhicules, n'étant pas significatives, aucune information sectorielle n'est présentée dans les notes.

#### 5 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Les sociétés suivantes sont détenues à 100% par les TPG qui les contrôlent de manière exclusive. Elles sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. L'ultime entité contrôlante des TPG est l'Etat de Genève.

Entité	Siège social	Activité	Monnaie	Capital- actions libéré	Contrôle		Intérêt		Consolidation
					2018	2017	2018	2017	
TP Publicité SA	Genève	Publicité	CHF	300'000	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IG
TPG Vélo SA	Grand-Lancy	Vélo libre service	CHF	500'000	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IG
TPG France Sàrl	Annemasse	Transport	Euro	80'000	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IG

IG = Intégration globale

Les tableaux suivants synthétisent la consolidation du Groupe au 31 décembre 2018.



## Compte de résultat consolidé 2018 :

En CHF	TPG (y. c. CTI)	TP PUB	TPG VELO	TPG France	TOTAL CONSOLIDE			
	Comptes retraités	Comptes retraités	Comptes retraités	Comptes retraités en CHF	ELIMINATIONS		Comptes consolidés	
					Solde selon comptes retraités	Debit		Credit
REVENUS DES TRANSPORTS	150'725'414	0	0	0	150'725'414	4'419	0	150'720'996
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	240'451'440	0	0	0	240'451'440	0	0	240'451'440
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	11'415'441	0	0	0	11'415'441	0	0	11'415'441
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET DES TIERS	13'091'533	0	0	0	13'091'533	0	0	13'091'533
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	13'744'408	10'228'420	119'687	0	24'092'515	5'085'424	0	19'007'091
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>429'428'236</b>	<b>10'228'420</b>	<b>119'687</b>	<b>0</b>	<b>439'776'343</b>	<b>5'089'643</b>	<b>0</b>	<b>434'686'500</b>
FRAIS DE PERSONNEL	245'148'991	2'205'198	4'500	0	247'358'690	0	0	247'358'690
FRAIS DE VEHICULES	30'510'433	15'735	0	0	30'526'168	0	0	30'526'168
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	20'510'576	103'335	11'682	0	20'625'593	0	51'690	20'573'903
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	51'615'269	0	0	0	51'615'269	0	0	51'615'269
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES	26'365'986	8'926'000	123'082	17'465	35'432'532	6'648	5'027'301	30'411'879
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	44'448'109	286'051	0	0	44'734'160	0	0	44'734'160
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	2'405'058	389'040	0	0	2'794'097	0	17'900	2'776'597
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>421'004'422</b>	<b>11'925'364</b>	<b>139'264</b>	<b>17'465</b>	<b>433'086'515</b>	<b>6'648</b>	<b>5'096'491</b>	<b>427'996'672</b>
<b>RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION</b>	<b>8'423'814</b>	<b>-1'696'944</b>	<b>-19'577</b>	<b>-17'463</b>	<b>6'689'828</b>	<b>5'083'193</b>	<b>-5'096'491</b>	<b>6'689'828</b>
PRODUITS FINANCIERS	1'813'100	32'002	0	25	1'845'127	0	0	1'845'127
CHARGES FINANCIERES	12'122'005	2'563	126	0	12'124'694	0	0	12'124'694
QUOTE-PART DANS LE RESULTAT DES SOCIETES ASSOCIEES	-1'296'064	0	0	257'954	-1'038'110	240'514	1'687'209	408'584
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>-3'181'154</b>	<b>-1'667'505</b>	<b>-19'702</b>	<b>240'514</b>	<b>-462'749</b>	<b>5'323'707</b>	<b>-3'409'283</b>	<b>-3'181'154</b>



Bilan consolidé au 31 décembre 2018 :

En CHF	TPG (y.c. CTI)	TPG PUB	TPG VELO	TPG France	TOTAL CONSOLIDE			
	Comptes retraités	Comptes retraités	Comptes retraités	Comptes retraités en CHF	Solbes selon comptes retraités	Debit	Credit	Comptes consolidés
<b>ACTIF</b>								
LIQUIDITES	10'176'234	3'564'891	16'049	600'908	14'357'883	0	0	14'357'883
DEBITEURS D'EXPLOITATION	44'349'919	1'886'853	91	0	46'236'863	0	5'29'1'234	40'945'459
STOCKS	20'343'547	0	0	0	20'343'547	0	0	20'343'547
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS	9'506'001	119'125	9'869	96	9'635'191	0	21'440	9'613'749
<b>TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS</b>	<b>84'375'702</b>	<b>5'570'499</b>	<b>26'109</b>	<b>601'904</b>	<b>90'573'314</b>	<b>0</b>	<b>5'312'676</b>	<b>85'260'638</b>
TERRAINS, BÂTIMENTS INSTALLATIONS FIXES	88'421'925	0	0	0	88'421'925	0	0	88'421'925
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS	413'134'832	0	0	0	413'134'832	0	0	413'134'832
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, NET	12'424'835	91'998	0	0	12'516'833	0	0	12'516'833
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, NET	10'558'392	337'786	0	0	10'896'178	0	0	10'896'178
TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS EN COURS	253'298'050	0	0	0	253'298'050	0	0	253'298'050
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS	1'000'598	0	0	0	1'000'598	0	0	1'000'598
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE	1'061'953	0	0	1'057'505	2'119'458	794'905	1'856'858	1'057'502
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME	945'990	18'424	0	0	965'414	0	0	965'414
<b>TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES</b>	<b>780'853'576</b>	<b>448'208</b>	<b>0</b>	<b>1'057'502</b>	<b>782'359'288</b>	<b>794'905</b>	<b>1'856'858</b>	<b>781'291'333</b>
<b>TOTAL DE L'ACTIF</b>	<b>865'229'278</b>	<b>6'018'707</b>	<b>26'109</b>	<b>1'658'506</b>	<b>872'932'602</b>	<b>794'905</b>	<b>2'169'534</b>	<b>866'552'971</b>
<b>En CHF</b>								
<b>PASSIF</b>								
CREANCIERS D'EXPLOITATION	21'414'307	2'528'069	-2'437	0	23'939'939	1'167'599	0	22'772'373
PART A COURT TERME DES PROVISIONS	1'306'453	0	0	0	1'306'453	0	0	1'306'453
PART A COURT TERME DES DETTES A LONG TERME	58'429'334	0	0	0	58'429'334	0	0	58'429'334
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME	57'838'047	4'285'543	28'248	9'840	62'161'678	4'145'110	0	58'016'568
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A COURT TERME</b>	<b>138'988'141</b>	<b>6'813'612</b>	<b>25'811</b>	<b>9'840</b>	<b>140'537'404</b>	<b>5'312'676</b>	<b>0</b>	<b>140'534'728</b>
EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME	546'887'068	0	0	0	546'887'068	0	0	546'887'068
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT RECUES	113'599'130	0	0	0	113'599'130	0	0	113'599'130
PROVISIONS A LONG TERME	306'792	0	0	0	306'792	0	0	306'792
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL	11'249'027	0	0	0	11'249'027	0	0	11'249'027
AUTRES ENGAGEMENTS A LONG TERME	190'627	0	0	0	190'627	0	0	190'627
<b>TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME</b>	<b>672'232'643</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>672'232'643</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>672'232'643</b>
<b>SOUS-TOTAL DU PASSIF</b>	<b>811'220'784</b>	<b>6'813'612</b>	<b>25'811</b>	<b>9'840</b>	<b>818'070'547</b>	<b>5'312'676</b>	<b>0</b>	<b>812'757'371</b>
CAPITAL DE DOTATION	44'000'000	300'000	500'000	124'968	44'824'968	0	0	44'000'000
FONDS DE RESERVES	13'189'648	572'601	-480'000	1'283'784	14'566'034	3'859'209	2'274'928	12'981'754
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-3'181'154	-1'967'506	-19'702	240'514	-4'627'849	240'514	1'687'208	-3'181'154
FONDS PROPRES	10'008'494	-1'994'905	-499'702	1'324'299	9'338'188	-4'069'722	3'962'137	9'800'600
<b>TOTAL DU PASSIF DU CAPITAL DE DOTATION ET DES FONDS PROPRES</b>	<b>865'229'278</b>	<b>6'018'707</b>	<b>26'109</b>	<b>1'658'506</b>	<b>872'932'602</b>	<b>10'336'796</b>	<b>3'962'137</b>	<b>866'552'971</b>



## 6 LIQUIDITÉS

Les fonds sur les comptes bancaires et les comptes postaux sont rémunérés à des taux variables indexés sur les taux journaliers des dépôts à vue. Depuis 2017, une partie de nos établissements bancaires ont appliqué les taux négatifs sur les comptes courants, pour les dépôts dépassant un certain seuil. La juste valeur de la rubrique liquidités est équivalente à la valeur comptable.

En CHF	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
Caisses	1'195'428	454'729
Comptes postaux	464'765	495'140
Comptes-courants bancaires	12'697'690	8'081'415
<b>Liquidités et équivalents de liquidités</b>	<b>14'357'883</b>	<b>9'031'284</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2010, les TPG ont signé une convention de cash pooling avec l'Etat de Genève. Dans le cadre de cette convention, les TPG disposent d'une ligne de crédit de CHF 15'000'000.

## 7 DÉBITEURS D'EXPLOITATION

En CHF	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
Clients	42'287'836	47'858'435
Autres créances	458'046	377'607
Provision pour débiteurs douteux	-1'800'423	-1'532'885
<b>Débiteurs d'exploitation</b>	<b>40'945'459</b>	<b>46'703'156</b>

Les débiteurs d'exploitation ne portent pas intérêt et sont en général payables à échéance de quinze à trente jours. La provision pour débiteurs douteux est constituée pour les débiteurs d'exploitation tiers échus à plus de 30 ou 60 jours. Durant l'exercice 2018, les pertes effectives sur les débiteurs de l'année se sont élevées à CHF 2'791'020 (2017 : CHF 2'733'528). Ces pertes sont dues essentiellement aux constats facturés mais jamais honorés (voir note 30).

La valeur comptable des débiteurs d'exploitation correspond à une approximation raisonnable de leur juste valeur.

Sous la rubrique « clients » figure le compte nostro des TPG auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat (CCE). Ce dernier présente un solde débiteur de CHF 12'499'263 (2017 : CHF 7'220'721).



Réconciliation de la provision pour débiteurs douteux :

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Au 1er janvier	1'532'885	2'010'576
Dotation	465'708	195'678
Utilisation	-110'834	-504'148
Reprise	-87'336	-169'221
<b>Provision pour débiteurs douteux</b>	<b><u>1'800'423</u></b>	<b><u>1'532'885</u></b>

Répartition des débiteurs d'exploitation par échéances :

En CHF	Au 31 décembre 2018			
	Echus à plus de 30 jours	Echus à moins de 30 jours	Non échus	Total
Clients	6'125'281	1'358'188	34'804'367	42'287'836
Perte de valeur	-1'800'423			-1'800'423
<b>Total</b>	<b><u>4'324'858</u></b>	<b><u>1'358'188</u></b>	<b><u>34'804'367</u></b>	<b><u>40'487'413</u></b>

En CHF	Au 31 décembre 2017			
	Echus à plus de 30 jours	Echus à moins de 30 jours	Non échus	Total
Clients	9'524'664	4'569'689	33'764'082	47'858'435
Perte de valeur	-1'532'885			-1'532'885
<b>Total</b>	<b><u>7'991'779</u></b>	<b><u>4'569'689</u></b>	<b><u>33'764'082</u></b>	<b><u>46'325'550</u></b>

## 8 STOCKS

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Matériel en magasin	20'238'647	19'210'011
Travaux en cours	104'900	289'882
<b>Stocks</b>	<b><u>20'343'547</u></b>	<b><u>19'499'894</u></b>

Le stock de matériel en magasin comprend essentiellement les pièces nécessaires à l'entretien courant des véhicules et des distributeurs automatiques de titres de transport pour un montant de CHF 16'581'662 (2017 : CHF 15'309'965), ainsi que du carburant pour un montant de CHF 1'716'942 (2017 : CHF 1'199'751).



## 9 AUTRES ACTIFS CIRCULANTS

En CHF	31.12.2018	31.12.2017
Comptes courants débiteurs	1'838'641	4'072'739
Prêts et avances au personnel	29'990	-41'580
Travaux à facturer	193'166	142'737
Produits à facturer	7'292'571	7'853'447
Charges payées d'avance	259'381	255'071
<b>Autres actifs circulants</b>	<b>9'613'749</b>	<b>12'282'415</b>

Les autres actifs circulants sont des créances exigibles dans les douze mois qui suivent la date de clôture de l'exercice. Leur valeur comptable correspond à une approximation raisonnable de leur juste valeur.

Les produits à facturer concernent principalement les droits à rétrocession sur les carburants.

## 10 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

### 10.1 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En CHF

	Terrains, Bâtiments et installations fixes	Véhicules et leurs équipements	Autres immobi- lisations corporelles	Travaux d'investis- sement en cours	Total
<b>Valeur brute au 01.01.2018</b>	<b>151'132'720</b>	<b>728'416'601</b>	<b>50'432'137</b>	<b>192'641'564</b>	<b>1'120'623'021</b>
Acquisitions	2'310'883	18'461'897	3'293'932	70'587'467	94'654'180
Cessions	-309'596	-332'513	-327'799	0	-969'908
Transfert	2'545'169	8'500'044	1'505'022	-12'220'836	329'999
<b>Valeur brute au 31.12.2018</b>	<b>155'670'178</b>	<b>759'048'029</b>	<b>54'903'293</b>	<b>251'008'196</b>	<b>1'214'630'693</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2018</b>	<b>-59'603'290</b>	<b>-310'314'801</b>	<b>-40'166'477</b>	<b>0</b>	<b>-410'084'568</b>
Amortissements	-7'354'324	29'917'308	-2'328'271	0	-4'765'287
Cessions	200'863	320'911	308'289	0	830'063
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2018</b>	<b>-57'257'251</b>	<b>-339'911'197</b>	<b>-42'366'460</b>	<b>0</b>	<b>-449'534'908</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2018</b>	<b>88'421'925</b>	<b>419'134'832</b>	<b>12'510'833</b>	<b>251'008'196</b>	<b>765'081'785</b>
<b>Valeur brute au 01.01.2017</b>	<b>146'917'473</b>	<b>676'996'618</b>	<b>49'886'311</b>	<b>117'194'246</b>	<b>990'092'643</b>
Acquisitions	2'206'927	49'393'365	711'997	78'153'594	130'467'884
Cessions	-2'446	-278'086	-256'973	0	-537'505
Transfert	2'008'766	605'709	91'802	-2'706'276	0
<b>Valeur brute au 31.12.2017</b>	<b>151'132'720</b>	<b>728'416'601</b>	<b>50'432'137</b>	<b>192'641'564</b>	<b>1'120'623'021</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2017</b>	<b>-52'106'694</b>	<b>-282'268'449</b>	<b>-36'902'467</b>	<b>0</b>	<b>-370'977'600</b>
Amortissements	-7'499'042	-26'307'394	-3'815'999	0	-30'622'436
Cessions	2'446	261'043	251'979	0	515'468
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2017</b>	<b>-59'603'290</b>	<b>-310'314'801</b>	<b>-40'166'477</b>	<b>0</b>	<b>-410'084'568</b>
<b>Valeur nette au 31.12.2017</b>	<b>91'529'430</b>	<b>418'101'800</b>	<b>10'265'660</b>	<b>192'641'564</b>	<b>710'538'454</b>

La valeur nette comptable résiduelle des immobilisations corporelles cédées en 2018 de CHF 139'844 (2017 : CHF 22'037) est enregistrée dans les charges d'amortissements.



La catégorie des travaux d'investissement en cours comprend essentiellement la construction en cours du centre de maintenance secondaire En-Chardon pour un montant de CHF 232'936'421 (2017 : 177'537'990) (voir note 10.5).

Au 31 décembre 2018, en application de la méthode du degré d'avancement, la part non comptabilisée des investissements en cours liée à la construction du centre de maintenance secondaire En Chardon et correspondant aux factures non parvenues s'élève à CHF 5'694'813 (2017 : CHF 1'189'157).

La valeur comptable des immobilisations sous contrat de location-financement s'élève à CHF 134'542'003 au 31 décembre 2018 (2017 : CHF 144'127'620).

## 10.2 PARTICIPATIONS DE TIERS AUX INVESTISSEMENTS

En CHF

	Terrains, Bâtiments et installations fixes	Véhicules et leurs équipements	Autres immobi- lisations corporelles	Travaux d'investi- sement en cours	Total
<b>Valeurs brutes au 01.01.2018</b>	<b>1'123'454</b>	<b>2'653'015</b>	<b>40'716</b>	<b>83'908'734</b>	<b>87'723'919</b>
Acquisitions	0	0	0	28'550'753	28'550'753
Cessions	0	0	-27'158	0	-27'158
<b>Valeurs brutes au 31.12.2018</b>	<b>1'123'454</b>	<b>2'653'015</b>	<b>13'557</b>	<b>112'467'487</b>	<b>116'247'513</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2018</b>	<b>-401'236</b>	<b>-1'957'821</b>	<b>-38'455</b>	<b>0</b>	<b>-2'395'512</b>
Amortissements	-66'843	-212'477	-710	0	-280'030
Cessions	0	0	27'158	0	27'158
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2018</b>	<b>-468'079</b>	<b>-2'170'298</b>	<b>-10'006</b>	<b>0</b>	<b>-2'648'384</b>
<b>Valeurs nettes au 31.12.2018</b>	<b>655'376</b>	<b>482'717</b>	<b>3'551</b>	<b>112'467'487</b>	<b>118'599'130</b>
<b>Valeurs brutes au 01.01.2017</b>	<b>1'123'454</b>	<b>2'653'015</b>	<b>40'716</b>	<b>52'187'180</b>	<b>56'004'365</b>
Acquisitions	0	0	0	31'719'554	31'719'554
<b>Valeurs brutes au 31.12.2017</b>	<b>1'123'454</b>	<b>2'653'015</b>	<b>40'716</b>	<b>83'908'734</b>	<b>87'723'919</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2017</b>	<b>-351'508</b>	<b>-1'745'344</b>	<b>-35'745</b>	<b>0</b>	<b>-2'132'595</b>
Amortissements	-49'730	-212'477	-710	0	-262'917
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2017</b>	<b>-401'236</b>	<b>-1'957'821</b>	<b>-38'455</b>	<b>0</b>	<b>-2'395'512</b>
<b>Valeurs nettes au 31.12.2017</b>	<b>722'218</b>	<b>695'194</b>	<b>4'261</b>	<b>83'908'734</b>	<b>85'928'407</b>

La catégorie des travaux d'investissement en cours comprend essentiellement la subvention de l'Etat de Genève pour la construction en cours du centre de maintenance secondaire En-Chardon (voir note 10.5) pour un montant de CHF 111'248'707 (2017 : CHF 83'794'967).

Au 31 décembre 2018, en application de la méthode du degré d'avancement, la part non comptabilisée de subvention d'investissement de l'Etat de Genève liée à la construction du centre de maintenance secondaire En Chardon s'élève à CHF 1'032'388 (2017 : CHF 575'552)

## 10.3 AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS

La totalité des avances sur achats d'immobilisations, s'élevant au 31.12.2018 à CHF 1'006'598 TVA comprise (2017 : CHF 8'617'951), correspondent principalement aux versements d'acomptes sur les commandes des 12 autobus TOSA (note 10.5). La diminution de ce poste s'explique principalement par la livraison des tramways sur l'exercice 2018.



#### 10.4 VÉHICULES LOUÉS À DES SOUS-TRAITANTS

Dans le cadre des contrats de sous-traitance d'exploitation de lignes, les TPG mettent des véhicules à la disposition de sociétés tierces ; le prix de location de ces véhicules est pris en compte dans l'équilibre financier des contrats de sous-traitance. Les risques et avantages inhérents à ces véhicules n'étant pas transférés aux sous-traitants, ces locations sont considérées comme des locations simples.

Le parc de véhicules mis à disposition des sous-traitants fluctue en fonction des besoins d'exploitation des lignes. A titre indicatif, au 31 décembre 2018, 2 autobus étaient mis à disposition des sous-traitants (2017 : 0).

#### 10.5 ENGAGEMENTS À TITRE D'INVESTISSEMENT

Les engagements à titre d'investissement (engagements hors bilan) sont les suivants :

En CHF		<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Stadler Bussnang AG	Acquisition de 32 tramways	0	10'040'888
Fournisseurs du projet CMS En-Chardon	Construction CMS En-Chardon	50'541'320	73'180'973
Carrosserie HESS	Acquisition 12 véhicules TOSA	2'327'890	8'147'616
Ineo Systrans	Projet obsolescence SAEIV embarqué	11'355'144	0
Ineo Systrans	Projet Arte	7'354'305	0
<b>ENGAGEMENTS</b>		<b>71'578'659</b>	<b>91'369'477</b>
Stadler Bussnang AG	Avance sur acquisition de 32 tramways	0	-5'535'299
Carrosserie HESS	Avance sur acquisition de 12 véhicules TOSA	-698'367	-2'444'285
<b>J. AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS</b>		<b>-698'367</b>	<b>-7'979'584</b>
<b>ENGAGEMENTS NETS</b>		<b>70'880'292</b>	<b>83'389'893</b>

Les engagements liés au projet de construction du futur centre de maintenance secondaire En-Chardon (CMS), situé sur la commune de Meyrin, correspondent aux attributions effectives de marchés au 31 décembre 2018. Ce site est destiné à l'entreposage et à la maintenance des prochaines livraisons des tramways et des autobus dans le cadre du futur développement du réseau demandé par le Canton.

La loi L10834 « loi ouvrant une subvention d'investissements de CHF 150 millions pour la construction du dépôt En-Chardon » octroie une subvention de CHF 150 millions et le cautionnement à hauteur de CHF 160 millions pour le financement déjà levé en 2015 (voir note 17.4).



## 11 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

En CHF

	Licences et développements informatiques	Travaux d'investissement en cours	Total
<b>Valeurs brutes au 01.01.2018</b>	<b>25'360'537</b>	<b>3'593'620</b>	<b>28'954'157</b>
Acquisitions	3'469'208	1'913'372	5'382'580
Cessions	-295'395	0	-295'395
Transfert	2'887'738	-3'217'138	-329'399
<b>Valeurs brutes au 31.12.2018</b>	<b>31'422'087</b>	<b>2'289'855</b>	<b>33'711'942</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2018</b>	<b>-17'307'183</b>	<b>0</b>	<b>-17'307'183</b>
Amortissements	-3'514'120	0	-3'514'120
Cessions	295'395	0	295'395
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2018</b>	<b>-20'525'909</b>	<b>-</b>	<b>-20'525'909</b>
<b>Valeurs nettes au 31.12.2018</b>	<b>10'896'179</b>	<b>2'289'855</b>	<b>13'186'034</b>
<b>Valeurs brutes au 01.01.2017</b>	<b>23'403'275</b>	<b>2'316'270</b>	<b>25'719'545</b>
Acquisitions	969'265	2'330'967	3'300'233
Cessions	-65'621	0	-65'621
Transfert	1'053'617	-1'053'617	0
<b>Valeurs brutes au 31.12.2017</b>	<b>25'360'537</b>	<b>3'593'620</b>	<b>28'954'157</b>
<b>Fonds d'amortissement au 01.01.2017</b>	<b>-14'167'185</b>	<b>0</b>	<b>-14'167'185</b>
Amortissements	-3'190'822	0	-3'190'822
Cessions	50'824	0	50'824
<b>Fonds d'amortissement au 31.12.2017</b>	<b>-17'307'183</b>	<b>-</b>	<b>-17'307'183</b>
<b>Valeurs nettes au 31.12.2017</b>	<b>8'053'353</b>	<b>3'593'620</b>	<b>11'646'974</b>

Les frais de recherche et développement comptabilisés en charges durant l'exercice ne sont pas significatifs.

La valeur nette comptable résiduelle des immobilisations incorporelles cédées en 2018 de CHF 0 (2017 : CHF 14'797) est enregistrée dans les charges d'amortissements.



## 12 PARTICIPATIONS MISES EN ÉQUIVALENCE

Le Groupe détient 49% d'intérêt dans la société française TP2A SAS et 47% d'intérêt dans la société française Téléphérique du Salève SAS via TPG France SarL.

Le tableau suivant résume les informations financières concernant ces participations :

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
<b>Sociétés mises en équivalence non cotées</b>		
TP2A	49%	49%
Téléphérique du Salève	47%	47%
<b>Variations de l'exercice :</b>		
Au 1er janvier	<b>1'000'916</b>	<b>815'914</b>
Quote-part dans le résultat de l'exercice	257'954	307'772
Dividendes reçus	-162'050	-202'994
Différences de change	-39'317	80'225
<b>Au 31 décembre</b>	<b>1'057'502</b>	<b>1'000'916</b>
<b>Données financières résumées :</b>		
Actifs circulants	6'026'750	5'908'275
Actifs immobilisés	205'042	257'100
<b>Total des actifs</b>	<b>6'231'791</b>	<b>6'165'375</b>
Engagements à court terme	4'064'942	4'109'383
<b>Total des passifs</b>	<b>4'064'942</b>	<b>4'109'383</b>
<b>Total des fonds propres</b>	<b>2'166'849</b>	<b>2'055'991</b>
<b>Quote-part dans les fonds propres</b>	<b>1'057'502</b>	<b>1'000'916</b>
Total des produits d'exploitation	14'559'846	13'450'545
Résultat net de l'exercice	526'444	632'805
<b>Quote-part dans le résultat</b>	<b>257'954</b>	<b>307'772</b>

## 13 ACTIFS FINANCIERS À LONG TERME

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Autres titres	730'920	730'920
Créances à long terme	234'494	232'084
<b>Actifs financiers à long terme</b>	<b>965'414</b>	<b>963'004</b>



Les autres titres concernent une participation de 4% détenue dans la société Parking Place de Cornavin SA. Ces titres ne sont pas cotés ni traités de manière active sur un marché ; la technique de valorisation la plus objective qui a été retenue est celle du coût d'acquisition.

En effet, le volume de transactions récentes est trop faible pour prendre en référence leur prix. Même si le prix de transaction est la dernière valeur fiscale connue, il s'agit d'une valorisation non économique.

De plus il n'existe pas d'entité directement comparable.

Les dividendes perçus en 2018 sont de CHF 45'800 (2017 : CHF 59'540) et figurent dans la rubrique des produits financiers (voir note 31).

## 14 CRÉANCIERS D'EXPLOITATION

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Fournisseurs	19'839'209	24'824'448
Administration fiscale des contributions	2'017'223	836'591
Autres créanciers d'exploitation	738'438	1'106'252
Acomptes de clients	177'502	164'371
<b>Créanciers d'exploitation</b>	<b><u>22'772'373</u></b>	<b><u>26'931'661</u></b>

Les « Autres créanciers d'exploitation » sont en majorité composés d'organismes d'assurances.

## 15 AUTRES ENGAGEMENTS À COURT TERME

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Produits reçus d'avance	25'268'302	24'367'749
Charges à payer	1'561'763	1'343'814
Comptes courants créanciers	2'563'787	3'349'201
Dettes sociales	11'845'823	11'219'725
Autres engagements à court terme	16'776'894	7'675'491
<b>Autres engagements à court terme</b>	<b><u>58'016'568</u></b>	<b><u>47'955'981</u></b>

Les « Produits reçus d'avance » concernent principalement les ventes d'abonnements annuels qui sont réparties sur leur durée de validité.



## 16 PROVISIONS

En CHF	<i>Provisions pour risques</i>	<i>Provisions pour litiges</i>	<i>Allocations</i>	TOTAL 31.12.2018	TOTAL 31.12.2017
	<b>Au 1er janvier</b>	<b>525'779</b>	<b>310'565</b>	<b>870'630</b>	<b>1'706'974</b>
Dotations de l'exercice	-10'312	80'966	1'134'059	1'204'712	1'299'361
Utilisations	0	-175'606	-391'775	-567'381	-355'362
Montants non utilisés repris	-218'987	-33'218	-478'855	-731'061	-94'260
<b>Au 31 décembre</b>	<b>296'479</b>	<b>182'707</b>	<b>1'134'059</b>	<b>1'613'245</b>	<b>1'706'974</b>
Dont part à court terme	-10'312	182'707	1'134'059	1'306'453	1'294'786
Dont part à long terme	306'792	0	0	306'792	412'188
<b>Au 31 décembre</b>	<b>296'480</b>	<b>182'707</b>	<b>1'134'059</b>	<b>1'613'245</b>	<b>1'706'974</b>

Au 31 décembre 2018, les provisions pour risques sont essentiellement liées à une participation financière du fonds amiante de l'UTP. Au 31 décembre 2017, elles concernaient essentiellement le même objet ainsi que des considérations contractuelles bancaires.

Les provisions pour litiges et allocations se rapportent à des litiges juridiques en cours et des recours auprès des tribunaux administratifs ainsi qu'à des considérations liées au personnel, pour lesquels la Direction a estimé qu'il était probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation. Les autres litiges ne sont pas provisionnés. De par la nature des cas de litiges et de ces allocations, aucune autre information n'est donnée.



## 17 EMPRUNTS ET DETTES

### 17.1 EMPRUNTS ET DETTES BANCAIRES

En CHF	Taux d'intérêt effectif	Échéance	31.12.2018	31.12.2017
<b>Dettes bancaires :</b>				
- Emprunt BCVS - Tranche 2	3.3%	28.11.2025	12'486'416	13'175'359
- Emprunt BCGE - Tranche 1	0.7%	27.05.2025	13'005'878	13'684'575
- Emprunt BCGE - Tranche 2	0.7%	28.11.2025	46'746'419	49'227'057
- Emprunt BCF (ex- DEXIA Crédit Local Dublin)	3.8%	20.12.2027	28'105'854	29'400'940
- Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3.6%	30.04.2025	33'823'375	37'366'026
- Financement SOGETRAM, Société Générale et Ct Foncier de Fr	3.6%	31.12.2038	73'332'333	76'213'325
- Emprunt ZKB - placement privé note au porteur	2.8%	04.04.2023	50'047'226	50'057'550
- Emprunt BCV ATF - In fine	1.4%	03.06.2019	15'000'000	15'000'000
- Emprunt BCV ATF - taux variable	0.5%	16.02.2018	0	15'000'000
- Emprunt BCF ATF	2.0%	30.09.2032	21'491'198	22'835'827
- Emprunt BCF ATF	2.5%	30.09.2032	28'644'071	30'436'500
- Emprunt obligataire	1.9%	21.05.2035	159'547'892	159'521'564
- Emprunt Crédit Suisse - placement privé	0.8%	24.05.2027	30'000'000	30'000'000
- Emprunt Crédit Suisse - placement privé	0.4%	11.12.2023	20'000'000	20'000'000
- Emprunt UBS - placement privé	0.5%	26.06.2025	20'000'000	20'000'000
- Emprunt Crédit suisse- placement privé	0.2%	19.06.2023	20'000'000	0
- Emprunts - placement privé	0.0%	29.03.2019	25'000'000	0
- Intérêts courus sur emprunts			2'299'487	2'280'866
Produits différés sur crédit-bail			5'786'254	6'369'677
<b>Emprunts et dettes</b>			<b>605'316'402</b>	<b>590'569'264</b>
Dont part à court terme			58'429'334	32'578'678
Dont part à long terme			546'887'068	557'990'587
<b>Emprunts et dettes</b>			<b>605'316'402</b>	<b>590'569'264</b>

Les produits différés sur crédit-bail correspondent aux produits différés relatifs aux opérations de crédit-bail suédois (note 17.2) et crédit-bail français (note 17.3).

Les emprunts suivants bénéficient de la caution simple de l'Etat de Genève en faveur des créanciers :

- La tranche restante auprès de la Banque Cantonale du Valais (BCVS) échéances 2025.
- Les deux tranches auprès de la Banque Cantonale de Genève (BCGE) échéances 2025.
- Le financement auprès de la Société Générale et Crédit Foncier de France, échéance 2038.
- Le placement privé auprès de la Banque Cantonale de Zurich (ZKB), échéance 2023.
- Les deux lignes de financement auprès de la Banque Cantonale de Fribourg (BCF), échéance 2032.
- Le titre obligataire auprès du Crédit Suisse, échéance 2035.
- Les trois placements privés auprès du Crédit Suisse, échéances 2023 et 2027.
- Le placement privé auprès de l'UBS, échéance 2025.

La rémunération annuelle de la caution de l'Etat s'élève à 0,125% (2017 : 0,125%) de l'encours et elle est incluse dans les frais bancaires de la rubrique des charges financières (note 31).

La ligne de crédit de CHF 24'000'000 à taux variable obtenu auprès la Banque Cantonale Vaudoise en 2011 a été utilisée partiellement en janvier à hauteur de CHF 15'000'000. Cette ligne de crédit est réutilisable à tout moment jusqu'en juin 2019, soit à son échéance contractuelle.



Un nouvel emprunt de CHF 20'000'000 a été levé en 2018, qui fait partie du refinancement des dettes de 2017.

Dans le cadre du dossier de financement 2018-2019, deux emprunts à court terme à hauteur de CHF 25'000'00 ont été levés.

La juste valeur des emprunts au 31 décembre 2018 est de CHF 664'022'737 (2017 : CHF 658'483'089).

## 17.2 CREDIT-BAIL SUÉDOIS

En 2004, les TPG sont entrés dans une transaction de crédit-bail suédois portant sur vingt-et-un tramways. Le bailleur, Skandinaviska Enskilda Banken AB (Publ) (SEB), est devenu propriétaire des véhicules dès leur livraison. Les TPG en sont locataires. Le crédit-bail comporte une option d'achat à la dix-huitième année. Si cette option n'est pas levée, ce crédit-bail terminera en décembre 2041.

Le produit dégagé lors de cette transaction de cession-bail est différé et réparti dans le compte de résultat sur dix-huit ans (note 17.1), le montant résiduel au 31 décembre 2018 est de CHF 715'387 (2017 : CHF 909'918).

A la date de réalisation de la transaction, afin que la banque suédoise puisse garantir les obligations des TPG au titre du crédit-bail, les TPG ont déposé auprès de cette dernière un montant suffisant pour assurer les paiements dus au titre des loyers.

L'encours de ce dépôt, et respectivement de l'engagement au 31 décembre 2018, s'élève à SEK 603'442'117, soit l'équivalent de EUR 64'876'818 au taux historique SEK/EUR de la transaction (2017 : SEK 611'013'012 et EUR 65'691'377). L'encours converti au taux de clôture 2018 est CHF 73'109'686 (2017 : CHF 76'868'764).

Les TPG ont donné délégation de paiement à la banque suédoise pour régler les loyers par compensation du dépôt.

Les vingt-et-un tramways sont comptabilisés au bilan des TPG à titre d'immobilisation. La contrepartie comptable de ces véhicules correspond aux emprunts à long terme levés lors de la transaction, auprès de la Banque Cantonale de Genève. Afin de refléter la substance économique de cette transaction, l'engagement du crédit-bail a été compensé avec les dépôts de garantie (compensation au bilan des montants du dépôt et de l'engagement crédit-bail).



Le tableau ci-dessous représente l'échéancier de paiements du crédit-bail suédois, converti en CHF au taux clôture :

En CHF	Au 31 décembre 2018			Total
	≤ 12 mois	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	
Capital	954'023	4'454'411	67'701'252	73'109'686
Intérêts	2'829'997	10'926'921	27'539'775	41'296'693
<b>Loyers du crédit-bail suédois</b>	<b>3'784'020</b>	<b>15'381'332</b>	<b>95'241'027</b>	<b>114'406'379</b>

En CHF	Au 31 décembre 2017			Total
	> 3 mois et ≤ 12 mois	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	
Capital	953'156	4'202'584	71'713'024	76'868'764
Intérêts	2'976'093	11'514'413	31'367'232	45'857'737
<b>Loyers du crédit-bail suédois</b>	<b>3'929'249</b>	<b>15'716'997</b>	<b>103'080'256</b>	<b>122'726'502</b>

### 17.3 CRÉDIT-BAIL FRANÇAIS

Courant 2008, deux transactions de crédit-bail français ont été signées par les TPG ; la première portant sur cent treize autobus et la seconde sur dix-huit tramways.

Concernant le premier financement, l'investisseur, la banque DEXIA Crédit Local, a versé, via l'entité spécialement constituée GENEBUS, les fonds en une fois à la date de réalisation de la transaction (avril 2008). Le crédit-bail a une durée de vie de seize ans et demie à compter de la fin de la période de livraison et comporte une option d'achat la dernière année.

Le deuxième financement a été levé en septembre 2008, auprès de deux banques françaises, la Société Générale et le Crédit Foncier de France via l'entité spécialement constituée SOGETRAM, pour la commande de dix-huit tramways dont la livraison a débuté au dernier trimestre 2009 et s'est terminée en juin 2010. Le crédit-bail a une durée de vie de trente ans et comporte une option d'achat exerçable dès la onzième année.

Dans les deux cas, un contrat de nantissement garantit aux TPG la pleine jouissance des véhicules. Une délégation de paiement juridiquement validée permet aux TPG de compenser les flux liés à la cession-bail et de ne garder comme seule obligation qui est le remboursement de la dette en francs suisses.

Le produit dégagé lors de ces transactions de crédit-bail est différé et réparti dans compte de résultat sur la durée des contrats (note 17.1). Le montant résiduel au 31 décembre 2018 des produits dégagés par ces transactions est de CHF 5'070'866 (2017 : CHF 5'459'758).

Pour ces deux transactions, les véhicules sont comptabilisés au bilan des TPG à titre d'immobilisations. La contrepartie comptable correspond à la dette à long terme levée lors de la transaction. Ceci reflète dès lors la substance économique.



Le tableau ci-dessous représente l'échéancier de paiements des financements liés aux transactions de crédit-baux français :

En CHF	Au 31 décembre 2018			
	< 1an	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	Total
- Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3'867'024	19'134'694	10'821'657	33'823'375
- Financement SOGETRAM, Société Générale et Crédit Foncier de France	3'173'130	15'992'973	54'166'226	73'332'330
- Charges financières futures	3'875'753	12'962'422	16'213'721	33'051'896
<b>Valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location</b>	<b>10'915'907</b>	<b>48'090'089</b>	<b>81'201'604</b>	<b>140'207'601</b>

- Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3'867'024	19'134'694	10'821'657	33'823'375
- Financement SOGETRAM, Société Générale et Crédit Foncier de France	3'173'130	15'992'973	54'166'226	73'332'330
<b>Paiements minimaux au titre de la location</b>	<b>7'040'154</b>	<b>35'127'667</b>	<b>64'987'883</b>	<b>107'155'705</b>

Dont part à court terme				7'040'154
Dont part à long terme				100'115'550
<b>Paiements minimaux au titre de la location</b>				<b>107'155'705</b>

En CHF	Au 31 décembre 2017			
	< 1an	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	Total
- Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3'542'652	17'620'440	16'202'935	37'366'026
- Financement SOGETRAM, Société Générale et Crédit Foncier de France	2'880'995	14'631'806	58'700'524	76'213'325
- Charges financières futures	3'976'344	13'851'669	18'694'772	36'522'785
<b>Valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location</b>	<b>10'399'991</b>	<b>46'103'914</b>	<b>93'598'231</b>	<b>150'102'136</b>

- Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3'542'652	17'620'440	16'202'935	37'366'026
- Financement SOGETRAM, Société Générale et Crédit Foncier de France	2'880'995	14'631'806	58'700'524	76'213'325
<b>Paiements minimaux au titre de la location</b>	<b>6'423'647</b>	<b>32'252'246</b>	<b>74'903'459</b>	<b>113'579'352</b>

Dont part à court terme				6'423'647
Dont part à long terme				107'155'705
<b>Paiements minimaux au titre de la location</b>				<b>113'579'352</b>

#### 17.4 FINANCEMENT DU PROJET DE CONSTRUCTION DU CENTRE DE MAINTENANCE

L'emprunt obligataire levé en mai 2015 à coupon de 0,9% sur 20 ans sert à financer le projet CMS En-Chardon. Le montant nominal du titre est de CHF 160 millions, correspondant au montant garanti par la loi (L10834).



Sur ce financement, un instrument dérivé de couverture avait été mis en place, en fixant le taux sur une durée de 20 ans appliqué sur 50% du notionnel de l'emprunt. Le dénouement de cet instrument dérivé lors de l'émission de l'emprunt, en 2015, a conduit à un paiement de CHF 25'300'000, le taux fixé sur le 50% du notionnel de l'emprunt étant plus élevé que le taux spot au jour du fixing. Ce montant a été comptabilisé dans les fonds propres et est amorti sur la durée de l'emprunt.

L'emprunt obligataire est évalué au coût amorti. La méthode de valorisation de cet emprunt obligataire au coût amorti génère un taux effectif de 1,9%.

## 18 ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL

### 18.1 ENGAGEMENTS CONCERNANT LES RETRAITES

Le tableau ci-dessous présente la situation financière de la FPTPG. La FPTPG établit ses comptes selon les dispositions de la norme Swiss GAAP RPC 26.

Aucun engagement n'a été reconnu dans les états financiers consolidés des TPG (voir note 3.15).

#### Situation financière de la fondation

En CHF	31.12.2018	31.12.2017
Total de la fortune de prévoyance disponible (selon art. 44 OPP2)	439'620'186	446'436'028
Total des engagements de prévoyance	715'688'951	685'493'807
- dont engagements de prévoyance envers les actifs (y.c.longévité)	340'223'469	306'583'289
- dont engagements de prévoyance envers les pensionnés (y.c.provision techniques pour longévité et risque)	375'465'482	378'910'518
Découvert selon art. 44 OPP2 (sans financement mixte)	(276'068'765)	(239'057'779)
Degré de couverture selon art. 44 OPP2	61.43%	65.13%
Degré de couverture des engagements des retraités	117.09%	117.82%
<b>Capital de la fondation, fonds libres / (découvert)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

L'effectif des assurés actifs est de 2'009 personnes au 31 décembre 2018 (2017: 1'970), pour un effectif total de 3'018 personnes (2017 : 2'957). Les cotisations de l'employeur comptabilisées dans les frais de personnel s'élèvent à CHF 24'132'880 (2017 : CHF 23'446'531).

Les données présentées ci-dessous ne sont données qu'à titre d'information dans un souci de transparence.

Les estimations présentées ont été calculées sur la base des conditions du plan en primauté des prestations qui intègre les éléments suivants :

- Une primauté de cotisation sur la somme revalorisée des salaires cotisants
- Un taux de cotisation de l'employeur à 21,5%
- Une durée d'assurance cible à 41 ans et l'âge terme de la retraite à 64 ans



Les principales hypothèses actuarielles utilisées sont les suivantes :

	31.12.2018	31.12.2017
Taux d'actualisation	0.90%	0.75%
Augmentation future des salaires	0.53%	0.53%
Augmentation future des rentes	0.00%	0.00%
Rendement à long terme attendu des actifs du régime	0.90%	0.75%
Taux de rotation	1.50%	1.50%
Probabilités de sortie	Expertise 2015	Expertise 2015
Tables techniques	LPP 2015 génération	LPP 2015 génération

Les hypothèses au début de l'année 2019 (1<sup>er</sup> janvier 2019) ont été utilisées pour calculer les engagements de prévoyance à la fin de l'exercice 2018 ainsi que pour les dépenses provisoires de l'exercice budgétaire 2019.

Les calculs ont été effectués à la date de référence 31 décembre 2018, pour chaque employé sur une base individuelle.

En application de la norme IPSAS 39, le taux de rendement attendu au 31.12.2018 est équivalent au taux d'actualisation.

La charge de prévoyance qui devrait être comptabilisée dans le compte de résultat, dans le cadre de l'application de la norme IPSAS 39, se présente ainsi :

En CHF	2018	2017
Coût du service total	42'727'208	42'390'829
Coût de l'intérêt	7'825'612	6'327'615
Rendement attendu sur la fortune de prévoyance	(3'358'186)	(11'177'818)
Amortissement des (gains)/pertes actuarielle(s)	(80'161'736)	(55'636'332)
Amortissement du montant de transition	-	-
Amortissement de coûts du service liés à des changements passés	-	-
Effets dus à des modifications du plan de prévoyance	-	-
Contributions des employés (sans rachats)	(10'672'340)	(10'366'462)
<b>Total de la charge de prévoyance du groupe</b>	<b>-43'639'442</b>	<b>-28'462'168</b>

Le tableau suivant présente le rapprochement des soldes d'ouverture et de clôture de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies selon IPSAS 39, en montrant séparément les effets attribuables aux éléments suivants :

En CHF	31.12.2018	31.12.2017
Valeur actualisée de l'obligation au début de l'exercice	1'059'088'936	1'070'241'062
Coût du service de l'employeur	32'054'868	32'024'367
Coût de l'intérêt	7'825'612	6'327'615
Cotisations des participants au régime	11'025'934	10'804'503
(Gain) / Perte actuarielle	(88'278'724)	(26'484'692)
Prestations versées	(37'215'854)	(33'823'919)
<b>Valeur actualisée de l'obligation en fin d'exercice</b>	<b>984'500'772</b>	<b>1'059'088'936</b>



Le tableau suivant présente un rapprochement des soldes d'ouverture et de clôture de la juste valeur des actifs du régime :

En CHF	31.12.2018	31.12.2017
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	446'436'028	405'679'455
Rendement attendu des actifs	3'358'186	11'177'818
Profit / (perte) actuariel	(8'116'988)	29'151'640
Cotisations de l'employeur	24'132'880	23'446'531
Cotisations des participants au régime	11'025'934	10'804'503
Prestations versées	(37'215'854)	(33'823'919)
<b>Juste valeur des actifs du régime en fin d'exercice</b>	<b>439'620'186</b>	<b>446'436'028</b>
Rentabilité effective des actifs du régime	(4'758'802)	40'329'458

Les taux de rendement attendus par catégorie d'actifs sont déterminés par référence aux indices boursiers pertinents. Le taux de rendement attendu global de 2,75% pour 2018 (2017 : 2,75%) est obtenu par pondération des taux par catégorie en fonction de leur poids dans le total des investissements du portefeuille. Le rendement moyen effectif des actifs du régime pour l'exercice 2018 se situe à -1,07% (2017 : 9,47%).

Le tableau suivant présente un rapprochement de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime définie avec les actifs et passifs qui auraient dû être comptabilisés au bilan selon IPSAS 39. Les simulations sont effectuées depuis la première application d'IPSAS 25 au 1<sup>er</sup> janvier 2011 avec des gains et pertes actuariels nuls.

En CHF	31.12.2018	31.12.2017
Valeur actualisée des engagements de prévoyance	984'500'772	1'059'088'936
Juste valeur des actifs du régime	(439'620'186)	(446'436'028)
<b>Insuffisance d'actifs</b>	<b>544'880'586</b>	<b>612'652'908</b>

L'engagement de prévoyance qui devrait être présenté au bilan évolue ainsi entre les deux exercices :

En CHF	2018	2017
Insuffisance d'actifs à l'ouverture	612'652'908	664'561'607
Charge de prévoyance de l'exercice	(43'639'442)	(28'462'168)
Cotisations de l'employeur durant l'exercice	(24'132'880)	(23'446'531)
<b>Insuffisance d'actifs à la clôture</b>	<b>544'880'586</b>	<b>612'652'908</b>



Les grandes catégories d'actifs du régime, exprimées en pourcentage du total de la juste valeur des actifs du régime, sont les suivantes :

	01.01.2019	01.01.2018
Liquidités	4.0%	5.1%
Obligations, dépôts à terme et créances	17.3%	16.8%
Actions	27.0%	28.7%
Immobilier	39.7%	37.4%
Fonds alternatifs	12.0%	12.0%
Autres	0.0%	0.0%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La Fondation de prévoyance en faveur du personnel des TPG ne détient pas d'instruments financiers émis par les TPG ni de bâtiments qui seraient utilisés par les TPG.

D'après la meilleure estimation de l'employeur, les cotisations attendues en 2019 représentent CHF 24'260'784 pour la part employeur et CHF 10'728'903 pour la part employés.

## 18.2 ENGAGEMENTS CONCERNANT LES AUTRES AVANTAGES AU PERSONNEL

Les engagements au titre des autres avantages aux employés sont calculés avec une hypothèse de taux d'escompte à 0,80% (2017 : 0,65%) et correspondent à l'attribution de primes d'ancienneté aux actifs.

Au 31 décembre 2018, le montant de l'engagement concernant uniquement les actifs est évalué à CHF 11'249'027 (2017 : CHF 11'100'851). La variation de l'engagement est comptabilisée dans les charges de personnel (note 25).

## 19 CAPITAL DE DOTATION

En application des dispositions de l'article 3 LTPG, le capital de dotation des TPG fourni par l'Etat de Genève est de CHF 44'000'000. Cette dotation, nominative et inaliénable, est inscrite au bilan des TPG sous la rubrique : « Capital de dotation ».

Le capital de dotation porte intérêt annuellement équivalent au taux de la dette moyenne de l'Etat de l'année précédente, soit 1,75% pour 2018 (2017 : 2%).

## 20 FONDS DE RÉSERVES

Selon le Contrat de prestations 2015-2018, les TPG sont responsables de leurs résultats. Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au Contrat de prestations, le résultat annuel est réparti entre l'Etat de Genève et les TPG comme suit : 50% sur la rubrique "Part de subventions non dépensées" en faveur des TPG et 50% sur la rubrique "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat" en faveur de l'Etat. A l'échéance du Contrat (31 décembre 2018), les TPG conservent définitivement l'éventuel solde du compte de réserve "Part de subventions non dépensées", tandis que l'éventuel solde de la réserve "Subventions non



dépensées à restituer à l'échéance du contrat" est rétrocedé à l'Etat de Genève. A l'échéance du contrat, les TPG assumeront leurs éventuelles pertes reportées.

Au 31 décembre 2018, le solde du compte "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat" présente un solde débiteur de CHF 11'160'842 (2017 : CHF 9'570'265).

## 20.1 AFFECTATION DU RÉSULTAT DE L'EXERCICE

L'affectation du résultat TPG est effectuée au moment de l'approbation des comptes par le Conseil d'administration sur la base des dispositions légales.

En CHF	<u>31.12.2018</u>	<u>31.12.2017</u>
Résultat net de l'exercice du Groupe	-3'181'154	-528'643
./. Affectation aux Réserves part TPG de subventions non dépensées	-1'590'577	-264'321
./. Affectation aux Réserves part Etat de subventions non dépensées	-1'590'577	-264'321
<b>Soldes à affecter</b>	<b>-3'181'154</b>	<b>-528'643</b>

Les montants sont validés par le Conseil d'administration pour les attributions prévues à l'article 21 du Contrat de prestations 2015-2018.

## 20.2 ECARTS DE CONVERSION

Cette rubrique est utilisée pour enregistrer les écarts de change provenant de la conversion des états financiers de la filiale étrangère TPG France.

## 20.3 PERTES DIFFÉRÉES SUR INSTRUMENTS DÉRIVÉS DE COUVERTURE

Le dénouement de l'instrument dérivé de couverture lors de l'émission de l'emprunt obligataire a conduit à un paiement de CHF 25'300'000 en mai 2015, le taux fixé sur le 50% du notionnel de l'emprunt étant plus élevé que le taux spot au jour du fixing. Ce montant a été comptabilisé dans les fonds propres rétrospectivement à 2015 et est amorti sur la durée de l'emprunt, échéant en 2035.

## 21 REVENUS DES TRANSPORTS

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Revenus de transports UNIRESO, net	130'660'620	127'441'386
Revenus de transports – TPG	13'104'384	13'050'649
Autres revenus de voyageurs	6'955'992	5'592'792
<b>Total</b>	<b>150'720'996</b>	<b>146'084'827</b>

Les « Revenus de transports UNIRESO, net » sont la part revenant aux TPG des titres de transport et abonnements vendus par UNIRESO, y compris le calcul du lissage des abonnements annuels. Les revenus de transports TPG sont des prestations de transports directement vendues par les TPG. Les autres revenus de voyageurs contiennent surtout les revenus du contrôle des titres de transport.



## 22 CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENÈVE

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Enveloppe budgétaire trafic d'agglomération et desserte complémentaire	173'599'681	172'972'659
Compensation trafic régional	16'901'675	14'185'863
Contributions droits de sillon et d'usage	13'759'000	13'759'000
Indemnités dues à l'introduction de la CTI	35'820'324	35'123'661
Participations financières aux frais Unireso	370'760	371'520
<b>Total</b>	<b>240'451'440</b>	<b>236'412'703</b>

La contribution de l'Etat de Genève s'inscrit dans le cadre du Contrat de prestations (voir note 1.6.2 hors contributions non monétaires).

En outre, la loi L11919 du 23 septembre 2016 a alloué au Groupe un montant de subventions complémentaires pour l'exercice 2017 pour un montant de CHF 4'000'000 et un vote du Grand Conseil dans le cadre du débat budgétaire a octroyé 1'000'000 MCHF supplémentaire lors de la séance du 16 décembre 2016. Ces subventions complémentaires et leur utilisation ont également été approuvées par un arrêté du Conseil d'Etat du 21 décembre.

Par ailleurs, la loi 12128 du 21 septembre 2017 a alloué CHF 9'000'000 supplémentaires et CHF 4'000'000 d'indemnités CTI complémentaires pour compenser le refus d'augmentation des tarifs (votation de mai 2017).

De plus, la loi L11693 du 17 décembre 2015 octroie au Groupe une contribution annuelle complémentaire d'un montant de CHF 13'759'000 en contrepartie de la charge monétaire du droit d'utilisation des infrastructures aériennes et au sol.

En 2018, la contribution non-monétaire non-comptabilisée liée au droit de superficie s'élève à CHF 1'147'940 (2017 : CHF 1'147'940).

La rubrique « Indemnités dues à l'introduction de la CTI » inclut la part TPG pour la participation financière de l'Etat de Genève suite à l'introduction de la baisse tarifaire pour un montant de CHF 15'844'278 (2017 : CHF 15'500'614).

## 23 CONTRIBUTION DE LA CONFÉDÉRATION

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Contribution fédérale aux lignes régionales	6'903'500	5'794'226
Rétrocession des droits sur carburant	4'511'941	5'014'567
<b>Total</b>	<b>11'415'441</b>	<b>10'808'793</b>



## 24 PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Produits de publicité	10'270'932	10'471'031
Travaux facturés à des tiers	2'614'008	2'175'209
Autres produits d'exploitation	3'823'299	5'502'389
Production immobilisée	1'983'168	1'940'568
Ventes d'actifs immobilisés	35'655	0
Amortissements des participations de Tiers	280'030	262'917
<b>Total</b>	<b><u>19'007'091</u></b>	<b><u>20'352'112</u></b>

Les amortissements liés aux participations de Tiers aux investissements sont comptabilisés sous la rubrique « Amortissements des participations de Tiers ».

Sous la rubrique « Travaux facturés à des tiers » figurent principalement les refacturations de main d'œuvre du Département des Infrastructures (DI) et du CEVA.

Sous la rubrique « Autres produits d'exploitation » figurent principalement des indemnités pour dommages pour un montant de CHF 1'036'456 (2017 : CHF 2'037'814), des facturations de prestations pour un montant de CHF 1'240'899 (2017 : CHF 1'589'938), des locations pour un montant de CHF 626'326 (2017 : CHF 927'086) et des commissions de vente pour un montant de CHF 685'108 (2017 : CHF 581'289).

## 25 FRAIS DE PERSONNEL

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Rémunération des collaborateurs	198'289'723	193'709'123
Charges sociales	44'391'706	43'740'789
Avantages postérieurs à l'emploi autres que les retraites	148'176	1'412'028
Autres frais de personnel	4'529'085	4'401'623
<b>Frais de personnel</b>	<b><u>247'358'690</u></b>	<b><u>243'263'564</u></b>

Le nombre moyen de collaborateurs du Groupe s'élève à 1'950 en 2018 (2017 : 1'906).

La cotisation des salariés actifs est fixée à 31%, répartie à 9,5 % à la charge des salariés et 21,5 % à la charge des TPG.



## 26 FRAIS DE VÉHICULES

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Carburant et énergie de traction	13'999'648	13'438'335
Pneus	545'367	595'890
Location véhicules de lignes	-1'815	10'769
Autres frais de véhicules	15'982'968	17'784'441
<b>Total</b>	<b><u>30'526'168</u></b>	<b><u>31'829'435</u></b>

Le poste « Autres frais de véhicules » comprend principalement le matériel pour l'entretien des véhicules de lignes pour un montant de CHF 9'694'369 (2017 : CHF 10'060'957) et les coûts kilométriques relatifs à la LCC (Contrat de maintenance) pour un montant de CHF 6'201'405 (2017 : CHF 6'309'277). La diminution du poste « Autres frais de véhicules » s'explique par la reclassification du produit de la main d'œuvre en lien avec les travaux de garantie sur les véhicules.

## 27 FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Frais de bâtiments	5'095'020	5'263'171
Frais des installations fixes	15'478'883	15'093'999
<b>Total</b>	<b><u>20'573'903</u></b>	<b><u>20'357'169</u></b>

Sous la rubrique « Frais des installations fixes » est comptabilisé le droit d'utilisation des infrastructures aériennes et au sol pour un montant de CHF 13'908'673 (2017 : CHF 13'879'937) (voir note 22).

A titre d'information, la valeur calculée du droit de superficie par l'Etat de Genève au titre de l'exercice 2018 s'élève à CHF 1'147'940 (2017 : 1'147'940).

## 28 SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT

Les TPG ont signé des contrats de sous-traitance avec des sociétés chargées de l'exploitation de lignes de transport public.

La plupart de ces contrats contiennent une clause de reconduction. Les TPG sont engagés vis-à-vis des sous-traitants pour des durées variables allant jusqu'en décembre 2023. En général, les contrats peuvent être revus en cas de modification du Contrat de prestations liant les TPG à l'Etat de Genève.

L'article 1 LTPG limite la capacité des TPG à sous-traiter l'exploitation de lignes de transport au maximum à 10% des charges totales.



## 29 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Amortissements sur immobilisations corporelles	40'580'091	39'681'727
Valeur nette des immobilisations cédées	-139'844	-36'834
Amortissements sur immobilisations incorporelles	3'514'120	3'203'195
Dévaluation sur stocks	779'798	738'149
<b>Total des dotations aux amortissements</b>	<b>44'734'165</b>	<b>43'586'237</b>

## 30 PERTES SUR CONSTATS ET DÉBITEURS

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Provisions sur débiteurs	373'622	-477'691
Variations de valeurs et créances	2'402'975	2'291'283
<b>Total</b>	<b>2'776'597</b>	<b>1'813'592</b>

Les variations de valeurs et créances correspondent essentiellement aux pertes sur constats (note 7).

## 31 RÉSULTAT FINANCIER

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Intérêts sur capital de dotation	770'000	880'000
Intérêts c/c bancaires	3'294	990
Intérêts sur emprunts	9'162'152	10'758'792
Frais bancaires	1'292'013	1'067'663
Pertes de change	655'832	194'630
Autres charges financières	241'402	308'284
<b>Charges financières</b>	<b>12'124'694</b>	<b>13'210'360</b>

Une partie de la charge financière de l'emprunt obligataire, dédié au financement du projet en-Chardon, soit CHF 2'563'493 (2017 : CHF 1'727'252), est activée dans les travaux en cours (note 10.1). Seuls les décaissements effectifs du projet depuis la date de réception du financement sont pris en compte dans la part activée des charges financières au taux effectif du financement de 1,9%.



En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Intérêts sur placements bancaires	617'934	1'151'440
Dividendes	45'800	59'540
Gains de change	644'616	502'506
Escompte sur factures fournisseurs	86'416	119'214
Autres produits financiers	450'361	884'906
<b>Produits financiers</b>	<b><u>1'845'127</u></b>	<b><u>2'717'606</u></b>

Dans la rubrique « Autres produits financiers » sont en partie inclus la valeur des cart@bonus périmées ainsi que les écarts techniques des distributeurs automatiques (DATT).

## 32 TRANSACTIONS AVEC DES PARTIES LIÉES

### 32.1 ETAT DE GENÈVE

Les TPG sont engagés dans un grand nombre de transactions avec l'Etat de Genève, réciproques ou non :

- Les TPG reçoivent des subventions à des titres divers (voir note 22).
- Les TPG rétrocèdent des montants à l'Etat de Genève dans le cadre des dispositions légales applicables (voir note 20.1).
- Les TPG bénéficient de la caution simple de l'Etat de Genève pour une partie de ses emprunts (voir note 17).
- Les TPG rémunèrent le capital de dotation au taux moyen de la dette cantonale de l'année précédente (voir note 31).

Diverses transactions interviennent dans le cadre normal de l'activité des TPG ; ces transactions sont le plus souvent conclues à un prix qui couvre le coût de la prestation pour l'une ou l'autre des parties.

Les transactions les plus significatives sont présentées ci-après :

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Subventions reçues*	240'451'440	236'412'703
./. Intérêt sur le capital de dotation	-770'000	-880'000
./. Paiements à l'Etat de frais de garantie	-658'884	-592'989
<b>Total</b>	<b><u>239'022'556</u></b>	<b><u>234'939'715</u></b>

\* Hors subventions non-matérielles et subventions d'investissements

### 32.2 ETAT DE GENÈVE, DI

Selon le Contrat de prestations 2015-2018, chaque année une enveloppe - basée sur les travaux effectifs facturés - est attribuée aux TPG pour l'entretien des infrastructures.

Par ailleurs, dans le cadre de la prise en charge d'investissements par l'Etat de Genève, des charges de fonctionnement (entretien et amélioration des infrastructures aériennes et au sol) sont facturées au DI.



Elles se montent au 31 décembre 2018 à CHF 7'179'849 (2017 : CHF 8'256'433) et représentent principalement les refacturations à l'identique.

### 32.3 DIRIGEANTS DES TPG

La rémunération des dirigeants des TPG se présente comme suit :

En CHF	2018	2017
Présidence du Conseil d'Administration (y compris les jetons de présence d'autres conseils)	120'000	120'000
Rémunération du Conseil d'administration hors Présidence	688'101	703'759
Nombre d'administrateurs et personnes rattachées au CA hors Présidence	20.66	19.87
Rémunération du Directeur général <i>dont salaire variable et primes</i>	343'250 30'660	341'567 30'324
Rémunération du Collège de Direction hors DG <i>dont salaire variable et primes</i>	1'823'452 91'973	1'935'985 140'995
Nombre de directeurs hors DG	7.00	6.91
Rémunération la plus élevée au sein des directeurs hors DG	300'999	301'168
Rémunération la plus basse au sein des directeurs	235'455	235'455
<b>Rémunération totale en CHF</b>	<b>2'974'803</b>	<b>3'101'311</b>

Le salaire variable et les primes sont constitués uniquement d'une prime sur atteinte d'objectifs. Depuis juillet 2009, celle-ci est limitée au directeur général et aux directeurs.

Concernant la prévoyance professionnelle, tous les salariés des TPG y compris les dirigeants sont assurés aux mêmes conditions auprès de la Fondation de prévoyance des TPG.

### 32.4 AUTRES PARTIES LIÉES

Les transactions réalisées par les TPG avec d'autres entités publiques sont toutes réalisées à des conditions de marché.

## 33 COMMUNAUTÉ TARIFAIRE UNIRESO

La Communauté tarifaire UNIRESO est un contrat de société simple, conclu par les TPG, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et la Société des mouettes genevoises (SMGN). La Communauté tarifaire a pour objet de représenter les participants au contrat dans le cadre des discussions engagées avec l'Etat de Genève. Le contrat a été signé le 28 juin 2001.

La Communauté tarifaire ne dispose pas de capitaux propres ; elle reçoit des subventions et des produits, elle encourt des charges communautaires, qui sont attribuées aux associés selon une clé de répartition dynamique calculée à 92,69% pour les TPG (2017 : 92,88%). Le Groupe ne contrôle pas la société et n'intègre dans ses comptes que la part des produits, des charges, du compte bancaire et de l'impôt anticipé récupérable lui revenant proportionnellement.



Les principales données financières relatives à UNIRESO peuvent être résumées comme suit :

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Ventes TPG (titres de transport)	133'780'009	133'889'414
./. Part TPG sur les revenus du transport	141'993'412	139'347'968
./. Part TPG sur les subventions	36'191'084	35'495'181
Part TPG sur les produits / charges financières	755	121
Paiements effectués	44'407'383	42'055'418
<b>Solde du compte courant TPG-Unireso</b>	<b>3'651</b>	<b>1'101'804</b>

La rubrique « Part TPG sur les revenus du transport » est constituée des revenus de transports encaissés, TVA incluse.

### 34 CAUTIONNEMENTS ET GARANTIES

Le tableau suivant présente les garanties données par des tiers aux TPG :

Tiers bénéficiaire	Type de contrat	Type de garantie	De la part de	31.12.2018	31.12.2017	Échéance
En CHF						
BOGE - Genève	Emprunt LT	Caution simple	Etat de Genève	59'769'233	62'929'901	27.05.2025
BCVS - Sion	Emprunt LT	Caution simple	Etat de Genève	13'129'649	13'856'216	28.11.2025
SOGETRAM - Paris (F)	Financement	Caution simple	Etat de Genève	109'647'192	112'954'050	31.12.2038
ZKB - Zurich	Flact privé	Caution simple	Etat de Genève	54'095'060	54'095'060	04.04.2023
BCF - Fribourg	Financement LT	Caution simple	Etat de Genève	50'135'265	53'272'319	30.09.2032
Crédit Suisse	Emission obligataire	Caution simple	Etat de Genève	160'000'000	160'000'000	21.05.2035
Crédit Suisse	Flact privé	Caution simple	Etat de Genève	30'000'000	30'000'000	24.05.2027
UBS	Flact privé	Caution simple	Etat de Genève	20'000'000	20'000'000	26.06.2025
Crédit Suisse	Flact privé	Caution simple	Etat de Genève	20'000'000	20'000'000	11.12.2023
Crédit Suisse	Flact privé	Caution simple	Etat de Genève	20'000'000	20'000'000	19.06.2023
				<b>536'776'399</b>	<b>527'107'546</b>	



Ci-dessous les garanties données par les TPG :

Tiers bénéficiaire	Type de contrat	Type de garantie	De la part de	31.12.2018	31.12.2017	Échéance
<b>En CHF</b>						
Ville de Genève	Location WC aux arrêts	Garantie loyer	BCGE	1'941	1'941	indéterminée
Ville de Genève	Terrain Bois des Frères	Garantie loyer	BCGE	10'218	10'218	indéterminée
Ville de Genève	Location kiosque Rive (07.04.1998)	Garantie loyer	BCGE	2'400	2'400	indéterminée
Ville de Genève	Location local de repos	Garantie loyer	BCGE	2'004	2'004	indéterminée
Office Cantonal de l'Emploi	Location de services	Caution simple	BCGE	100'000	100'000	indéterminée
Chemin de fer fédéraux	Location local commercial	Garantie loyer	BCGE	44'250	44'250	indéterminée
Railtour Suisse SA	Garantie de paiement	Garantie simple	BCGE	0	30'000	15.01.2018
Comptoir immobilier	Location local commercial	Garantie de loyer	BCGE	25'020	25'020	indéterminée
				<b>CHF</b>	<b>185'833</b>	<b>215'833</b>

Tiers bénéficiaire	Type de contrat	Type de garantie	De la part de	31.12.2018	31.12.2017	Échéance
<b>En SEK (note 17.2)</b>						
SEB Finans	Dépôt lié au crédit-bail suédois	Garantie de paiements	Skandinaviska Enskilda Banken AB	943'869'581	975'052'950	30.06.2041
				<b>SEK</b>	<b>943'869'581</b>	<b>975'052'950</b>

## 35 ENGAGEMENTS

### 35.1 ENGAGEMENTS DÉCOULANT DE CONTRATS DE LOCATION SIMPLE

Le Groupe est engagé dans divers contrats de bail, principalement pour des locaux et des équipements de bureaux.

Les paiements futurs minimaux à effectuer au titre de contrats non résiliables sont les suivants :

#### ENGAGEMENTS DE LOCATION SIMPLE

En CHF	2018 Paiements minimaux	2017 Paiements minimaux
Moins d'un an	221'185	261'303
Plus d'un an mais moins de cinq ans	557'501	114'867
<b>Total des paiements minimaux</b>	<b>778'687</b>	<b>376'171</b>

Les loyers comptabilisés au compte de résultat se montent à CHF 332'187 (2017 : 294'271).



### 35.2 ENGAGEMENTS D'ACHAT DE CARBURANT

En date du 18 décembre 2018, les TPG se sont engagés dans l'approvisionnement en stock carburant pour la période de janvier à juin 2019. La quantité fixée est de 2'750'000 litres pour un montant engagé de CHF 3'524'125 (2017 : CHF 0).

### 35.3 ENGAGEMENTS DE REDEVANCES PUBLICITAIRES

Le montant total des engagements de redevances publicitaires pour les années 2019 à 2021 s'élève à CHF 7'100'00.

## 36 GESTION DES RISQUES

La gestion des risques aux TPG s'inscrit dans une démarche globale et transversale. Son Système de Contrôle Interne est construit conformément à la LTPG, à la LGAF, à la LSGAF, ainsi qu'aux propres règlements en matière de gouvernance définie par le Conseil d'administration.

La politique de gestion des risques des TPG, décrivant les objectifs, et l'application des principes de la gestion des risques sont validées régulièrement, la dernière fois le 27 juin 2016 par le Conseil d'administration des TPG.

Le suivi de ces risques stratégiques, opérationnels et financiers, cotés de manière standardisée au sein de l'entreprise, est fait à travers un tableau de bord par des indicateurs permettant à la Direction de prendre des mesures en cas de nécessité et d'en informer le Conseil d'administration.

Les principaux risques opérationnels et financiers identifiés pour les TPG à fin 2018 s'articulent autour de l'exécution de la fin du contrat de prestations 2015-2019 ainsi que le passage vers le futur contrat de prestations 2020-2024.

Un des premiers risques financiers majeurs identifié est l'incertitude sur l'adéquation du réseau tpg aux futurs flux de déplacements liés au transfert modal induit par l'arrivée du Léman Express. Ce dernier peut impacter dans un premier temps les revenus de transports, car une nouvelle clé de répartition du chiffre d'affaires, probablement défavorable, sera établie. En contrepartie, elle pourrait être compensée par une augmentation progressive du nombre de voyageurs à moyen terme.

Dans le cadre de leurs activités opérationnelles, les TPG sont exposés à des risques financiers variés, plus précisément au risque de marché (risque de change, risque de taux d'intérêt), au risque de crédit (risque de contrepartie) et au risque de liquidité. La gestion des risques est centrée sur le caractère imprévisible de l'environnement financier et a pour objet d'en minimiser les conséquences négatives potentielles sur les performances financières des TPG.

Les TPG ne recourent que de manière très limitée aux instruments financiers dérivés pour se couvrir contre ces différents risques, uniquement dans le cadre de transactions d'actifs ou passifs ou de transactions anticipées, en accord avec les politiques susmentionnées.

Le risque de marché provient essentiellement de la fluctuation des monnaies étrangères et des taux d'intérêts.

Le risque de crédit représente le risque qu'une contrepartie ne remplisse pas ses engagements. Les TPG ne sont pas exposés à de fortes concentrations de risque de crédit sur ses disponibilités ni sur ses créances commerciales, lesquelles sont réparties sur différents réseaux.

Le risque de liquidité survient lorsqu'une société rencontre des difficultés à remplir ses obligations associées à des instruments financiers. Ce type de risque est géré en limitant l'exposition à de tels instruments financiers et en faisant coïncider les échéances avec les entrées de trésorerie. De par son entité contrôlante, les TPG n'escomptent pas de difficulté de refinancement.



Depuis l'entrée en force de la Loi sur l'organisation des institutions de droit public (LOIDP), la LTPG ne régule plus les emprunts des TPG, mais leurs garanties y relatives doivent être autorisées par le Conseil d'Etat pour les montants inférieurs à CHF 50 millions ; l'autorisation du Grand Conseil est nécessaire pour les montants dépassant les CHF 50 millions.

### 36.1 RISQUE DE CRÉDIT

Les TPG ne sont pas exposés à un risque de concentration des débiteurs, de par la diversification de ces derniers (en nombre et nature).

Le risque de crédit des TPG est limité d'une part par la relative bonne notation financière de son principal contributeur, l'Etat de Genève (note 36.2) et d'autre part par un suivi régulier des paiements des débiteurs. En cas de retard, la plateforme de ventes de titre de transport peut être interrompue en ligne de façon immédiate. Enfin, les nouveaux clients sont soumis au préalable à une analyse de solvabilité.

Les prêts accordés au personnel sont garantis par la déductibilité de leur remboursement du versement mensuel du salaire.

Les transactions sur les titres et instruments dérivés sont effectuées auprès d'institutions financières soigneusement sélectionnées.

Les TPG ne sont pas exposés à un risque de crédit sur les liquidités, car les dépôts bancaires servent à effectuer des paiements proches ou sont en cours de rapatriement sur le compte du Cash Pooling de l'Etat de Genève.

Le risque de crédit maximal correspond à la somme de tous les actifs financiers et il se décompose de la manière suivante :

En CHF		<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
Rubrique	Catégorie		
Liquidités	Liquidités	14'357'883	9'031'284
Débiteurs d'exploitation	Prêts et créances	40'945'459	46'703'156
Autres actifs circulants	Prêts et créances	9'613'749	12'282'415
Actifs financiers à long terme	Actifs disponibles à la vente	965'414	963'004
		<b>65'882'506</b>	<b>68'979'859</b>

### 36.2 RISQUE DE LIQUIDITÉ

Le risque que les TPG éprouvent des difficultés à remplir leurs engagements liés à des passifs financiers ou que les TPG ne remboursent pas leurs dettes ou qu'ils aient des difficultés à souscrire à de nouveaux emprunts repose sur son principal contributeur et garant, l'Etat de Genève, qui bénéficie d'un rating AA- stable en 2018. L'Etat de Genève accorde, dans le cadre de la convention du cash pooling, une ligne de crédit de CHF 15'000'000 (voir notes 6 et 7). L'objectif principal de la gestion de liquidité est de garantir le besoin en fonds de roulement en ne dépassant pas la ligne de crédit de CHF 15'000'000 octroyée par l'Etat de Genève.

La planification des besoins en financement sur les investissements du plan financier quadri annuel lié au Contrat de prestations se base sur la capacité d'autofinancement de ce même plan. Si ce dernier plan ne dégage pas de flux de trésorerie suffisants, les TPG vont alors recourir aux financements



externes. Conformément au Contrat de prestations actuel, l'Etat de Genève octroie des cautions simples pour faciliter les TPG à se refinancer. Dans le cadre du projet CMS En-Chardon, l'Etat de Genève alloue des subventions directes d'investissements au fur et à mesure des dépenses effectives et octroie aussi une garantie pour la part de financement des TPG (note 17.4).

Sur le dossier refinancement de dettes de 2017 à hauteur de CHF 90'000'00, CHF 70'000'00 ont été levés en 2017 et la dernière tranche de CHF 20'000'000 en 2018.

Pour les futurs besoins en financement d'investissements, estimés à CHF 100 millions, des solutions proposées ont été approuvées par le Conseil d'administration en date du 03 septembre 2018. Ce dossier est en soumission auprès du Conseil d'Etat pour leur séance du mois de mars 2019, en vue de l'obtention des cautionnements y relatifs. Dans ce cadre, deux emprunts ont été levés à court terme de CHF 25 millions (note 17.1).

Les TPG n'ont pas de difficulté à se refinancer sur les marchés des capitaux dans la mesure où ils bénéficient de la garantie de l'Etat.

Le tableau ci-dessous résume les échéances des passifs financiers des TPG sur la base des paiements contractuels non actualisés :

En CHF	Au 31 décembre 2018					Total
	≤ 1 mois	> 1 mois et ≤ 3 mois	> 3 mois et ≤ 12 mois	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	
Emprunts	0	25'794'101	29'748'812	161'547'823	380'579'754	597'670'490
Intérêts sur emprunts	0	286'675	9'988'730	36'392'936	42'138'409	88'806'750
Créanciers d'exploitation	17'289'294	5'483'079	0	0	0	22'772'373
Autres engagements	4'407'182	1'288'143	52'310'487	10'756	0	58'016'568
<b>Echéanciers des emprunts et dettes</b>	<b>21'696'476</b>	<b>32'851'998</b>	<b>92'048'029</b>	<b>197'951'515</b>	<b>422'718'163</b>	<b>767'266'181</b>

En CHF	Au 31 décembre 2017					Total
	≤ 1 mois	> 1 mois et ≤ 3 mois	> 3 mois et ≤ 12 mois	> 1 an et ≤ 5 ans	Plus de 5 ans	
Emprunts	15'000'000	778'401	13'930'023	82'698'224	469'972'273	582'378'920
Intérêts sur emprunts	4'500	308'474	10'312'777	37'963'014	50'158'740	98'747'506
Créanciers d'exploitation	25'755'755	1'175'905	0	0	0	26'931'661
Autres engagements	11'219'194	782'935	35'897'190	56'662	0	47'955'981
<b>Echéanciers des emprunts et dettes</b>	<b>51'979'449</b>	<b>3'045'716</b>	<b>60'139'990</b>	<b>120'717'900</b>	<b>520'131'013</b>	<b>756'014'068</b>

### 36.3 RISQUE DE TAUX

Au niveau de leurs actifs et passifs financiers, les TPG peuvent subir l'effet prix par la variation de la valeur de ces actifs et passifs lorsque les conditions du marché changent. Les TPG ne sont exposés que faiblement au risque de taux d'intérêt, car la dette des TPG est principalement libellée en taux fixe.

Sur le total des frais financiers, l'impact d'une variation d'une hausse d'un point de base de la courbe des taux serait de CHF +8'520 (2017 : CHF +10'300).

Le tableau sur la structure des taux d'intérêts des emprunts et des dettes des TPG :



### Structure des taux d'intérêts et emprunts et dettes

En CHF	<u>2018</u>	<u>2017</u>
Emprunts et dettes à taux partiellement variables	28'389'129	30'267'610
Emprunts et dettes à taux fixes	576'927'273	560'301'654
<b>Structure des taux d'intérêts et emprunts et dettes</b>	<b><u>605'316'402</u></b>	<b><u>590'569'264</u></b>

Les emprunts à taux partiellement variables représentent environ la moitié de la dette auprès de la Société Générale et du Crédit foncier de France.

La ligne de crédit obtenue auprès de la Banque Cantonale Vaudoise à taux variable reste disponible jusqu'à son échéance contractuelle (note 17.1).

### 36.4 RISQUE DE CHANGE

Les TPG contractent de façon régulière des engagements en euro envers leurs fournisseurs. Ils sont alors exposés au risque de change découlant des fluctuations des taux de change entre l'euro et le franc suisse. Le risque est limité par des encaissements de factures en euro.

Dans ce cadre, les TPG peuvent souscrire ponctuellement des contrats de change à terme avec leur(s) banque(s) qui peuvent se transformer, lorsque l'échéance de l'engagement est reportée, en swaps de devises (EUR/CHF). Une petite partie des factures fournisseurs en euro est couverte par des achats au comptant selon l'opportunité.

Aucun instrument dérivé de change n'était ouvert aux 31 décembre 2018 et 2017.

Les impacts d'une variation du taux de change CHF/EUR de 20% toute chose étant égale par ailleurs, seraient de CHF 510'497 sur le compte de résultat (2017 : CHF 1'224'051 pour une variation de 20%).

### 36.5 HIÉRARCHIE DE JUSTE VALEUR

Les TPG utilisent la hiérarchie suivante pour déterminer et indiquer la juste valeur des instruments financiers par méthode d'évaluation :

Niveau 1 : Actifs et passifs financiers qui sont négociés sur des marchés actifs et liquides, dont la juste valeur correspond aux cours du marché ;

Niveau 2 : Actifs et passifs financiers qui ne sont pas négociés sur des marchés actifs et liquides, mais dont la juste valeur est établie sur la base des prix de transactions observables sur les marchés, directement comme prix de référence ou indirectement ;

Niveau 3 : Actifs et passifs financiers dont la juste valeur ne peut être établie sur la base de données observables du marché mais, par exemple, par des analyses de flux de trésorerie non fondées sur des prix de transactions observables sur les marchés.

Aux 31 décembre 2018 et 2017, seuls les actifs financiers disponibles à la vente étaient comptabilisés à la juste valeur, évalués selon une hiérarchie de niveau 3 (voir note 13).



### 36.6 JUSTE VALEUR

La juste valeur des actifs et des passifs financiers représente le montant auquel un instrument financier pourrait être échangé lors d'une transaction courante entre parties bien informées, consentantes, et agissant dans des conditions de concurrence normale.

La valeur comptable des liquidités, débiteurs d'exploitation, comptes courants, prêts, créanciers d'exploitation, autres créances, et engagements, emprunts et dettes à court-terme correspond à une approximation raisonnable de leur juste valeur en raison de l'échéance à court terme de ces instruments et du risque de crédit.

La juste valeur des emprunts et dettes à long terme est estimée par actualisation des flux de trésorerie futurs en utilisant la courbe zéro-coupon, tandis que la partie optionnelle des emprunts avec options, est évaluée par le modèle de Black & Scholes.

### 37 COMPARAISON AVEC LE BUDGET (NON AUDITÉ)

En CHF	Budget Groupe 2018	Réel Groupe 2018	Réel Groupe 2017
REVENUS DES TRANSPORTS	152'491'522	150'720'996	146'084'827
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	240'271'831	240'451'440	236'412'703
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	10'439'822	11'415'441	10'808'793
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET DES TIERS	11'815'006	13'091'533	11'775'447
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	21'270'746	19'007'091	20'352'112
<b>TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION</b>	<b>436'288'927</b>	<b>434'686'500</b>	<b>425'433'882</b>
FRAIS DE PERSONNEL	246'154'615	247'358'690	243'263'564
FRAIS DE VEHICULES	29'860'378	30'526'168	31'829'435
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	20'762'118	20'573'903	20'357'169
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	50'790'872	51'615'269	46'586'825
CHARGES D'EXPLOITATION DIVERSES	28'941'571	30'411'879	28'327'123
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS	45'148'718	44'734'165	43'586'237
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	2'677'000	2'776'597	1'813'592
<b>TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION</b>	<b>424'335'271</b>	<b>427'996'672</b>	<b>415'763'946</b>
<b>RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION</b>	<b>11'953'656</b>	<b>6'689'828</b>	<b>9'669'936</b>
PRODUITS FINANCIERS	946'000	1'845'127	2'717'606
CHARGES FINANCIERES	13'809'000	12'124'694	13'210'360
QUOTE-PART DANS LE RESULTAT DES SOCIETES ASSOCIEES	0	408'584	294'174
<b>RESULTAT NET DE L'EXERCICE</b>	<b>-909'344</b>	<b>-3'181'154</b>	<b>-528'643</b>



### 38 ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Aucun événement postérieur à la date de clôture avec impact sur l'exercice 2018 n'est à relever.