

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 23 avril 2014

Projet de loi

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 60 de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013;
vu l'article 38, alinéa 2, de la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975;
vu l'article 20 du règlement sur l'établissement des états financiers, du 6 novembre 2013;
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013;
vu la décision du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) du 24 mars 2014,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013 est approuvé.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi qui vous est présenté vise à approuver le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2013.

1. Préambule

Ce projet de loi se réfère à la troisième année du contrat de prestations 2011-2014, conclu entre l'Etat de Genève et l'entreprise des Transports publics Genevois (TPG), dont la formalisation a commencé avec le premier contrat pour la période allant de 1996 à 1998. Ce cinquième contrat de prestations, adopté par le Grand Conseil le 2 décembre 2010, a été établi sur la base du Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, dont l'objectif phare est un développement de l'offre des transports publics de + 35%.

Entre 2010 et 2013, l'offre (en places*kilomètres) a augmenté de + 25,65%, et de + 95,58% entre 2002 et 2013.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres) a été de + 11,5% entre 2010 et 2013, et de + 84,62% entre 2002 et 2013 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

Le conseil d'administration des TPG a adopté, le 24 mars 2014, le rapport annuel de gestion 2013.

2. Faits marquants de l'année 2013

Après une année 2012 difficile, suite aux modifications de réseau mises en place en décembre 2011, l'année 2013 s'est profilée comme étant celle de la stabilité.

Des mesures complémentaires sont venues compléter le dispositif déployé en 2012 afin d'améliorer le fonctionnement du réseau tramway et des lignes urbaines.

De nouvelles offres régionales et transfrontalières ont également pu être développées afin de répondre à des besoins croissants de déplacements centre-périphérie.

Pour toutes les lignes soumises à des horaires différents pendant les périodes de vacances, une première étape dans l'unification des horaires a été

entreprise en 2013 avec la suppression des horaires « petites vacances » pour les ponts de l'Ascension, de Pentecôte et du Jeûne genevois ainsi que pour la dernière semaine de juin.

Pour l'ensemble des lignes urbaines (de 1 à 28), l'amplitude horaire a été modifiée afin de prolonger l'heure de pointe du soir de 19 h à 20 h.

Réseau tram

Pour l'année 2013, de nouvelles adaptations, visant à une meilleure compréhension par l'usager et une plus grande sécurité dans l'exploitation quotidienne du réseau, ont été déployées.

Venant de Moillesulaz, sur la ligne 12, toutes les courses aboutissent désormais, soit aux Palettes, soit à Carouge, grâce à la suppression des terminus intermédiaires en soirée ou le week-end à Augustins et à Chêne-Bourg.

La cadence sur cette ligne est passée de 3,5 minutes à 4 minutes afin d'améliorer la qualité d'exploitation de la ligne et de permettre un meilleur respect des intervalles de passage.

En raison des travaux du CEVA et de la fermeture de la gare des Eaux-Vives, la gare de Chêne-Bourg a été rouverte. Des trams dédiés ont réalisé, comme en 2012, la prise en charge des passagers des trains en provenance d'Annemasse et du Chablais durant le 1^{er} trimestre 2013. Ces trams ont été supprimés le 1^{er} avril 2013, afin de permettre aux travaux de démarrer sur le site en question. Depuis, la ligne 61, circulant de la gare d'Annemasse à Genève Cornavin, assure une nouvelle offre de substitution.

Afin d'offrir une meilleure lisibilité aux utilisateurs de la ligne 14, précédemment à double branche, le tronçon exploité entre le CERN et Bel-Air a repris la dénomination de ligne 18, circulant chaque 10' aux heures de pointe. La gestion de cette dernière se déroule désormais de façon autonome, permettant ainsi un meilleur cadencement de la ligne 14 entre Meyrin-Gravière et P+R Bernex (5' aux heures de pointe).

La ligne 15 a, quant à elle, vu sa cadence augmentée de 5,3' à 4,5' afin de compenser la diminution de fréquence opérée sur la ligne 1, notamment entre la gare Cornavin et Plainpalais, suite à la réorganisation opérée durant cette même année (voir ci-dessous le nouveau concept de desserte des lignes 1-5-25).

Réseau trolleybus

La ligne 19 a vu ses heures d'exploitation calées sur celles des autres lignes de trolleybus, avec une prolongation de son service le soir en semaine, le samedi entre 21 h et minuit et la mise en place d'un service le dimanche.

Réseau bus

Lignes 1-5-25

La cadence de la ligne 1 a été revue à la baisse passant de 5' à 7,5' entre Terrassière et Jardin Botanique, du fait de l'introduction de la nouvelle ligne 25 entre Thônex-Vallard-douane et Jardin Botanique via le Pont du Mont-Blanc. Le terminus intermédiaire de Terrassière ayant été supprimé, toutes les courses de la ligne circulent désormais jusqu'à Petit-Bel-Air à une cadence de 7,5'.

La cadence cumulée des lignes 1 et 25 dans les Pâquis (entre Jardin Botanique et Cornavin) a été légèrement améliorée passant de 4' à 3,75'.

En raison d'une forte demande des employés des HUG, la ligne 5 a retrouvé le « chemin » de l'Hôpital, ce changement permettant d'offrir à nouveau une liaison directe entre Cornavin – Bel-Air – Place de Neuve et l'Hôpital. Le terminus intermédiaire de Nations a, quant à lui, été supprimé, l'offre entre Cornavin et l'AIG passant de 5' à 7,5'.

Le cumul des lignes 5 et 25 entre Thônex-Vallard-douane et Muséum a permis de maintenir la cadence de 2012 de 3,75' aux heures de pointe.

Lignes 31-33

La ligne 33 a été prolongée de Chevrier (commune de Choulex) à la commune de Puplinge, offrant à cette dernière une liaison directe sur Rive. La ligne 33 interligne désormais avec la ligne 31 à Puplinge.

Le site pénitentiaire de Champ-Dollon est, quant à lui, nouvellement desservi par la ligne 31.

Ligne G

A la demande de Corsier, l'offre de la ligne G est revenue à son niveau de desserte 2011, afin d'éviter un trop fort trafic de bus dans la commune.

Ligne Y

A la demande des membres du Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics (GLCT), les cadences de la ligne Y ont été améliorées passant de 30' à 15' aux heures de pointe et de 60' à 30' aux heures creuses, ceci afin d'offrir une meilleure correspondance sur le tramway au CERN et de répondre à l'augmentation de la fréquentation.

Lignes 47 et 57

Les cadences des lignes 47 et 57 ont été adaptées afin de tenir compte de la modification des cadences de la ligne 14, passant à 10' au lieu de 10,5'.

Autres améliorations

Parmi les autres améliorations, il faut noter les efforts réalisés en matière, d'une part, de qualité du service (étude sur l'information aux voyageurs aux arrêts trams réalisée en décembre 2012, poursuite du projet vitesse commerciale, application en temps réel pour les téléphones mobiles, etc.) et, d'autre part, de qualité environnementale (utilisation de biocarburant, test de véhicules hybrides, etc.).

3. Réalisation de l'offre de transport 2013

La conception et la présentation du rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2013, approuvé par le Conseil d'Etat, a une double conséquence positive. La première bénéficie aux TPG, en tant qu'outil de monitoring indispensable à leur saine gestion et d'instrument d'autocontrôle, qui leur est non moins indispensable. La deuxième bénéficie à l'Etat, qui dispose ainsi d'une visibilité de l'activité de l'entreprise des TPG sur le volume et la qualité de l'offre fournis, définis au préalable contractuellement.

Pour rappel, le contrat de prestations comprend des indicateurs de suivi avec des cibles à atteindre et un système de pénalités. Le contrat de prestations des TPG est considéré comme accompli pour autant que chacune des cibles soit atteinte : ces dernières le sont si elles sont supérieures ou égales à 95% de la cible, partiellement atteintes entre 80% et 94% de la cible, ou non atteintes si elles sont inférieures ou égales à 79% de la cible.

Les objectifs mesurés pour l'année 2013 sont présentés ci-après.

Offre de transport

Croissance des places*kilomètres réalisées (PKR) : + 1,33% par rapport à la cible 2013 en valeur absolue du contrat de prestations (3 272 millions de places*kilomètres au lieu de 3 229). L'objectif est donc atteint puisque la cible du contrat (PKO) est dépassée.

Entre 2012 et 2013, l'offre a augmenté de 4,8%.

Entre 2010 et 2013, l'offre réalisée en valeur relative a augmenté de +25,65%, ce qui est inférieur à la croissance prévue dans le contrat qui était estimée à +28,7%. Ce décalage s'explique par le fait que les PKR pour l'année 2010 ont été supérieures de +3,7% par rapport aux places*kilomètres planifiées (PKP). En effet, ceci est confirmé par l'augmentation en valeur relative de l'offre entre les PKP (places*kilomètres planifiées) 2010 et les PKR 2013, qui est de +30,4%, représentant de facto une augmentation en valeur relative de +1,7% par rapport à la cible (PKO) 2012 de +28,7%.

L'offre 2013 est donc conforme aux attentes du contrat de prestations 2011-2014.

Fréquentation

Croissance des voyages*kilomètres mesurés (VKM) : -1,5% par rapport à la cible 2013 en valeur absolue du contrat de prestations (456 millions de voyageurs au lieu de 463). L'indicateur est inférieur à la cible, mais reste dans la tolérance de 5%. L'objectif est donc considéré comme atteint puisque dépassé par rapport à la cible du contrat, soit les voyages*kilomètres estimés (VKE).

Entre 2010 et 2013, une augmentation réelle de la fréquentation en valeur relative de +11.4% a été enregistrée, ce qui est inférieur à la croissance du contrat qui était estimée à +14.4%. Ce décalage s'explique en partie par le fait que les VKM pour l'année 2010 ont été supérieurs de +1% par rapport aux voyages*kilomètres planifiés (VKP). En effet, ceci est confirmé par l'augmentation en valeur relative de l'offre entre les VKP (voyages*kilomètres planifiés) 2010 et les VKM 2013, qui est de +12,6%, représentant de facto une différence en valeur relative de -1,8% par rapport à la cible (VKE) 2013 de +14.4%.

Il faut toutefois noter que même si la cible du contrat de prestations n'est pas atteinte, la fréquentation entre 2012 et 2013 a augmenté de 3,4%.

Conditions d'exploitation

Vitesse commerciale : la valeur 2013 est inférieure à la cible du contrat avec 15,98 km/h au lieu de 16,26 km/h, ceci principalement en raison de la saturation de plus en plus forte du réseau routier. Il convient de noter que la vitesse commerciale (VCom) est en baisse par rapport à 2012 (16,01 km/h) sur le réseau tramway et autobus.

L'objectif est néanmoins considéré comme atteint car se situant dans la marge de tolérance de 5%.

Horaires et intervalles de passage : l'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4,2%, avec 99,2% (cible : 95%) des courses ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire. Concernant le réseau urbain, l'objectif est atteint en tenant compte de la marge de tolérance de + ou -5%. En effet, 87,1% des courses ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire (cible : 91,5%).

Le système de pénalité de cet indicateur considère la moyenne des deux objectifs. Au vu des résultats, l'indicateur est considéré comme atteint car la moyenne se situe dans la marge de tolérance de + ou - 5%.

Environnement

Emissions de CO₂ : 6,17 grammes de dioxyde de carbone par PKR ont été émis en 2013 par rapport à la cible de 8,70 grammes. L'objectif est atteint puisque inférieur de 29,1% par rapport à la cible du contrat.

Emissions de NO_x : 30,26 grammes d'oxyde d'azote par PKR ont été émis en 2013 par rapport à la cible de 50 grammes. L'objectif est atteint puisque inférieur de 39,48% par rapport à la cible du contrat.

Critères économiques et financiers

Ratio de contributions cantonales : 51,6% de contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits. L'objectif est considéré comme dépassé par rapport à la cible de 53,8%. Ce résultat permet ainsi de rester proche du souhait du Grand Conseil de respecter la norme des 50/50.

Taux de couverture globale : 47,7%. Cet objectif est également dépassé par rapport à la cible de 46,6%.

Rapport coût/offre : 0,115 F. Cet objectif, qui mesure le coût de la place*kilomètre réalisée (PKR), est atteint par rapport à la cible de 0,116 F. Ce résultat entérine une amélioration attendue de la rentabilité des TPG.

En tenant compte des indicateurs ci-dessus, il est possible d'affirmer que les objectifs fixés dans le contrat de prestations pour l'exercice 2013 ont été atteints, voire dépassés pour quelques-uns par les TPG.

En conséquence, le système de pénalités n'a pas à être activé.

4. Gestion financière 2013

Rappelons, à titre liminaire, que le contrat de prestations 2011-2014 a été pour la première fois construit sur la base des comptes consolidés des TPG et non plus sur la base des comptes statutaires de la maison-mère. Le périmètre de consolidation inclut dorénavant par intégration globale les trois sociétés filles TPG Publicité SA, TPG France Sàrl et TPG Vélo SA, détenues à 100% par les TPG. TPG Vélos SA a été créée en 2012 pour les besoins du projet de vélos en libre-service (VLS), dont l'adoption du projet de loi (PL 10989) a été reportée par le Grand Conseil.

L'exercice 2013 s'est soldé par un bénéfice net de 3 365 923 F alors que le budget 2013, qui a fait l'objet d'un rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil le 11 janvier 2013 (RD 962), prévoyait, quant à lui, une perte de 6 767 257 F.

Cet écart s'explique notamment en regard d'amortissements et d'intérêts inférieurs au budget découlant d'un décalage dans le temps de certains investissements.

4.1 Produits d'exploitation et financiers

Les diverses contributions en provenance de l'Etat de Genève, de la Confédération, des communes et des tiers représentent 59,2% des produits totaux (59,9% en 2012).

Les revenus du transport constituent le 36,9% des produits totaux des TPG (36% en 2012). Si l'on ajoute aux revenus du transport l'indemnité Unireso de l'Etat, destinée à compenser certains rabais de prix accordés au public en application de la législation fédérale, le taux passe à 40,5% (39,5% en 2012).

Enfin, les produits d'exploitation divers ne pèsent que 3,4% et les produits financiers 0,4%.

4.1.1 Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation 2013 ont atteint 410 129 391 F, soit 0,6% de mieux que le budget de 407 505 557 F (+ 2 623 834 F), et sont en amélioration de + 3,1% par rapport à 2012 (+12 256 453 F). Ce résultat provient d'évolutions bien différenciées entre les cinq types de produits d'exploitation.

a) Revenus du transport (+ 2 451 154 F p. r. au budget 2013)

A fin 2013, les revenus de transports s'élèvent à 152 135 233 F, soit en amélioration de + 1,6% par rapport au budget de 149 684 079 F et de + 5,4% par rapport à 2012 (+ 7 806 642 F).

Près de 85% de la progression observée entre 2012 et 2013 est à imputer aux revenus de transports Unireso (+ 6 574 055 F). A l'instar des années précédentes, il est constaté un report de clientèle sur les abonnements annuels et mensuels (respectivement + 5,8% et + 8,5%), les abonnements annuels devenant la première source de revenus de transports (44 468 210 F), confirmant ce qui avait été annoncé l'an dernier. La diminution constatée de la vente de billets de - 0,4% n'est que le corollaire de cette fidélisation de la clientèle. Compte tenu du changement de réseau intervenu en décembre 2011, cette tendance au renforcement de la base de la clientèle fidèle constitue un bon résultat.

Les produits non communautaires, comprenant les lignes transfrontalières GLCT sur France et les services de transport directement commercialisés par les TPG (navettes pour l'aéroport, la gare, le Salon de l'automobile et diverses locations de véhicules avec chauffeur), sont en hausse de + 13% par rapport au budget (+1 330 423 F) ou + 15,9% par rapport à 2012 (+ 1 584 944 F).

S'agissant des revenus du contrôle des voyageurs, ils ont diminué de 4,9% entre 2012 et 2013 (- 352 357 F) et sont même inférieurs au budget de - 8,5% (- 632 745 F). Le renforcement des contrôles a pu avoir un effet dissuasif puisque, malgré une augmentation du nombre de voyageurs contrôlés (+ 8%), le taux de fraude a baissé à 2,9% (3,3% en 2012).

b) Contribution de l'Etat de Genève (+ 2 063 882 F p. r. au budget 2013)

La contribution de l'Etat de Genève figurant dans les comptes 2013 des TPG s'élève à 225 000 882 F. Elle comprend la subvention monétaire de 204 318 445 F (y compris les indemnités Unireso de 14 604 979 F)¹, les subventions non monétaires de 20 307 276 F (composées du droit d'utilisation des infrastructures de transport aériennes et au sol et du droit de superficie), ainsi que la participation financière de 375 160 F aux frais de gestion et de communication Unireso, telle que prévue dans le contrat de prestations Unireso 2011-2014.

Cette contribution est supérieure au budget de 2 063 882 F (+ 0,9%) en raison de la subvention non-monétaire, relative à l'utilisation par les TPG des infrastructures aériennes et au sol mises à disposition par l'Etat de Genève, dont le montant est calculé par le département des finances (+ 2 400 276 F) sur la base des actifs concernés et des taux d'intérêt en vigueur. Ce produit supplémentaire étant intégralement compensé par une charge non monétaire de montant équivalent, l'impact sur le résultat est nul.

Ce dépassement est quelque peu tempéré par le non versement de la contribution spécifique au projet VLS, dès lors que le projet de loi y relatif reste pendant au Grand Conseil (- 700 000 F).

c) Contribution de la Confédération (+ 24 056 F p. r. au budget 2013)

Avec un montant de 10 888 056 F, la contribution de la Confédération est quasiment dans la cible budgétaire (+ 0,2%) et se situe en légère hausse par rapport à 2012 (+ 235 094 F). Deux effets contraires expliquent cette relative stagnation.

¹ Par rapport au contrat de prestations 2011-2014, la subvention monétaire 2013 en faveur des TPG a fait l'objet d'une moindre augmentation par rapport à ce qui été prévu, au titre de contribution aux économies budgétaires réalisées par l'Etat de Genève (- 4 072 000 F).

En premier lieu, la rétrocession des droits sur les carburants est inférieure de 299 105 F aux prévisions, celles-ci ayant été calculées selon les données de sorties de carburant, proches de celles de décembre 2012.

En outre, suite à la mise en place de la nouvelle ligne 61 (Annemasse Gare – Gare Cornavin) qui entre dans le réseau financé par l'Office fédéral des transports au titre du trafic régional, les indemnités versées par la Confédération ont augmenté de 356 959 F.

d) Contribution des communes et des tiers (- 1 806 368 F p. r. au budget 2013)

Les contributions des communes et des tiers sont inférieures aux prévisions de 1 806 368 F (- 18,3%), principalement en raison du report du projet VLS. Elles ont toutefois augmenté entre 2012 et 2013 de 1 074 774 F (+ 15,4%), grâce au renforcement de l'offre transfrontalière (ligne Y, navette D et mise en service de la ligne M), qui a généré des contributions supplémentaires de + 1 317 434 F.

e) Produits d'exploitation divers (- 108 889 F p. r. au budget 2013)

Les produits d'exploitation divers se situent à fin 2013 en-deçà du budget (- 0,8%) mais en légère augmentation par rapport à 2012 (+ 192 644 F).

Les revenus liés à la publicité, qui constituent plus de 60% de ces produits, ont été inférieurs aux attentes de 11% (- 1 047 431 F), notamment en raison de report du projet VLS. Les travaux facturés à des tiers sont également inférieurs de - 43,6% (- 616 894 F) compte tenu d'écritures correctrices se retrouvant en contrepartie dans les charges (impact final net négligeable). La production immobilisée, quant à elle, est en hausse de 43,9% (+ 224 248 F) et dépend du nombre de projets contenant des coûts de main d'œuvre activable.

Les autres produits d'exploitation divers augmentent significativement de 112,1% (+ 1 331 188 F), principalement en raison d'indemnités perçues dans le cadre de dommages à des véhicules, équipements et autres installations (+ 1 238 252 F) et de prestations effectuées dans le cadre du 60^e congrès mondial de l'Union internationale des transports publics (UITP) qui a eu lieu à Genève du 26 au 30 mai 2013 (+ 133 871 F).

4.1.2 Produits financiers

Les produits financiers sont supérieurs au budget de 86,4% (+857 447 F), principalement grâce aux gains de change (+ 507 653 F).

4.1.3 Autres produits non prévus au budget 2013

Selon la méthode de mise en équivalence, les participations des TPG dans les entreprises associées² ont été ajustées pour tenir compte de la quote-part des TPG dans leurs résultats (+ 190 166 F).

4.2 Charges d'exploitation et financiers

Les charges de personnel constituent le premier poste de dépenses des TPG (54,8%). Viennent ensuite les charges de sous-traitance (10,3%), les amortissements (9,7%), les frais de véhicules (8,2%), les frais de bâtiments et installations fixes (6,7%) ainsi que les charges d'exploitations diverses (5,6%).

Les charges financières et les pertes sur constats et débiteurs ne représentent, respectivement, que 3,8% et 0,8% des charges totales des TPG.

4.2.1 Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation a atteint 393 123 759 F, soit + 2,3% par rapport à 2012 (+ 8 798 763 F), et se situe en-deçà du budget prévu à 397 151 014 F (- 1%). Ce non-dépensé de 4 027 254 F est le fait d'évolutions bien différenciées entre les sept catégories de charges d'exploitation et leurs composantes.

a) Frais de personnel (- 4 538 998 F p. r. au budget 2013)

Les dépenses de personnel, qui représentent le 57% des charges d'exploitation (taux en constante amélioration depuis 2009), sont inférieures au budget de 2% (- 4 538 998 F). La rémunération des collaborateurs est quasiment conforme au budget (- 0,3% ou - 487 313 F), avec un effectif de 1 867 équivalents temps plein (ETP) légèrement inférieur aux prévisions (1 873).

Depuis l'introduction du contrat de prestations 2011-2014, l'effectif a passé de 1 636 ETP à 1 867 ETP, soit une augmentation de 231 ETP (+ 14,1%). Quant à l'effectif de conducteurs, il est passé de 1 002 en 2010 à 1 158 en 2013 (+ 15,6%).

A l'instar de l'année 2012, les charges sociales se situent en-deçà du budget (- 1 603 360 F), notamment en raison d'une régularisation du traitement des remboursements d'assurances sociales.

² TPG détient, via TPG France SàrL, 49% d'intérêt dans la société française TP2A SAS et 47% dans la société française Téléphérique du Salève SAS.

Pour ce qui est du poste relatif aux charges de prévoyance professionnelle, et plus précisément liées à l'adaptation des engagements pour avantages au personnel postérieurs à l'emploi, la valeur actuelle de la provision a été adaptée à la baisse (- 854 290 F) suite à la révision du taux d'actualisation (+ 0.25 point). Rappelons que cette provision est valorisée annuellement par un actuaire externe sur des bases techniques.

Les autres frais de personnel sont en diminution de 12,4% en raison de la baisse des frais de recrutement et de formation (- 864 035 F).

b) Frais de véhicules (- 1 439 502 F p. r. au budget 2013)

Les frais de véhicules sont inférieurs au budget de - 4,1%. Si les dépenses en carburant et en énergie électrique de traction sont quasiment conformes au budget (- 0.1%), le décalage dans le plan de révision « tiers-vie » de la série 05 Bombardier et dans les travaux spéciaux sur les trolleybus a généré des économies (- 1 117 146 F).

Par ailleurs, aucun véhicule de ligne n'a été loué en 2013 (- 200 000 F).

c) Frais de bâtiments et d'installations fixes (+ 3 419 020 F p. r. au budget 2013)

L'utilisation par les TPG des infrastructures aériennes et au sol mises à disposition par l'Etat est valorisée en tant que charge non monétaire. En compensation est comptabilisé un revenu non monétaire de montant identique, rendant ainsi nul l'impact sur le résultat annuel. Le montant de cette charge est révisé annuellement par l'Etat de Genève sur la base de la valeur des actifs sous-jacents et des taux d'intérêts. En 2013, le montant a été supérieur au budget de + 2 400 276 F (+ 13,4%).

Les frais des installations fixes sont plus élevés de 746 597 F en raison des équipements pour le projet TOSA, qui vise à développer et à mettre en opération un système de bus de grande capacité 100% électrique avec recharge aux arrêts.

Les déprédations aux arrêts ont été plus de deux fois supérieures aux attentes de 245 711 F.

d) Frais de sous-traitance (+ 467 217 F p. r. au budget 2013)

En raison de l'extension non budgétée de l'offre transfrontalière, soit la mise en service des lignes 61 et M, les frais de sous-traitance au GLCT sont supérieurs de 2 444 477 F au budget 2013.

Le report du projet VLS génère en outre une économie de 1 912 994 F.

Les volumes de sous-traitance restent en-dessous des seuils maximum de 10% (hors GLCT) et 4% des charges fixés par l'article 1, alinéa 5, de la loi

sur les Transports publics genevois (LTPG; H 1 55), avec respectivement 8,5% et 3,4% (7,9% et 3,6% en 2012).

e) Charges d'exploitation diverses (+ 833 788 F p. r. au budget 2013)

Les charges d'exploitation diverses sont supérieures au budget de + 3,8%. Les principales variations observées sont les suivantes :

1. Les impôts sont supérieurs de + 2 120 869 F par rapport aux prévisions. Les TPG étant soumis au régime de l'impôt TVA forfaitaire, tout report dans le plan d'investissement occasionne une non-récupération d'impôt sur les achats non effectués par rapport au forfait à payer;
2. Constitution d'une provision de 800 000 F relatif à l'octroi d'un marché public pour l'élimination des déchets d'excavation du site En Chardon;
3. Correctifs comptables appliqués aux travaux à facturer, notamment liés à un retraitement concernant le dépôt En Chardon (- 183 821 F).

Pour le reste, les autres charges d'exploitation diverses se situent en-deçà des prévisions (- 1 903 260 F).

f) Amortissements (-3 555 357 F p. r. au budget 2013)

Compte tenu du décalage dans le plan des investissements (mise en service partielle des distributeurs automatiques de titres de transports – DATT, reports de projets informatiques, non réalisation du projet VLS), les amortissements sont inférieurs au budget de - 8,2%.

g) Pertes sur constats et débiteurs (+ 786 578 F p. r. au budget 2013)

Les vols sur les tirelires des DATT expliquent l'essentiel de la hausse des pertes sur constats et débiteurs de + 31,3%.

Les TPG ont constaté en 2013 une hausse du taux de récidive. Le taux de perte, qui avait été réduit à 25% en 2011 est remonté depuis à 43,5% (36% en 2012).

4.2.2 Charges financières (- 2 434 478 F p. r. au budget 2013)

Si les charges financières sont inférieures de - 2 434 478 F (- 13,4%) au budget, elles restent stables par rapport à 2012 (+ 1,1%).

Les frais financiers liés à construction du dépôt En Chardon étant considérés comme des frais d'acquisition, ils ne constituent pas des charges de fonctionnement avant la mise en service dudit dépôt (- 1 431 724 F).

Le report dans le plan d'investissement a limité les charges d'intérêts sur emprunts (soit - 313 625 F par rapport au budget).

En raison de la baisse du coût moyen de la dette de l'Etat, la rémunération du capital de dotation versée à l'Etat de Genève est inférieure au budget de 110 000 F (- 10%).

Enfin, des pertes de change imprévues au budget ont été constatées (+ 333 432 F).

4.3 Investissements et engagements

En 2013, les TPG ont mis en service 10 véhicules ABA Citaro, 2 minibus Sprinter et un ABA TOSA pour un montant de 4 789 739 F.

Les investissements et engagements cumulés entre 2011 et 2013 s'élèvent à 265 944 716 F, soit un taux de réalisation de près de 68,9% par rapport à la cible de 386 149 592 F prévue dans le plan financier pluriannuel.

5. Conclusion

L'analyse des rapports de gestion et de réalisation de l'offre 2013 des TPG démontre que le contrat de prestations a été rempli pour l'année 2013. L'extension du réseau des transports est en adéquation, d'une part, avec le développement de l'offre voulue par le Plan directeur des transports collectifs 2011-2014, avalisé par le Grand Conseil en 2010, et, d'autre part, avec le contrat de prestations TPG pour la même période, ratifié par la loi 10699 votée par le Grand Conseil le 2 décembre 2010.

Si les TPG présentent dans le cadre de l'exercice 2013 un léger bénéfice, les perspectives financières de l'entreprise vont nécessiter à l'avenir un train de mesures adaptées pour assurer le développement économique du Grand Genève et le déplacement en transports publics d'un nombre toujours plus élevé de personnes.

Au-delà des chiffres, le Conseil d'Etat entend souligner l'engagement des collaboratrices et collaborateurs des TPG, sans lesquels ces résultats n'auraient pas été atteints, et leur adresse ses remerciements.

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

Annexe :

Rapport de gestion annuel 2013 des TPG

transports publics genevois

Rapport annuel
de gestion
2013

Sommaire

Organes décisionnels

- Collège de direction
- Conseil d'administration
- Mot de la présidente

Rapport d'activité

- Faits marquants
- Le mot de la direction
- Les 7 engagements des tpg
 - Service public
 - Clients
 - Collaborateurs et collaboratrices
 - Environnement
 - Sécurité
 - Qualité
 - Principes organisationnels

Rapport financier

- Chiffres clés
- Approbation
- Indicateurs RH en 2013
 - Evolution de l'effectif moyen
 - Nationalités
 - Lieux de domicile
 - Ancienneté dans l'entreprise
 - Encadrement
 - Taux de rotation du personnel tpg
 - Comparatif 2007 à 2013 entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre
 - Répartition des engagements 2013 entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre
 - Répartition de l'effectif 2013 entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre
 - Répartition de l'effectif de l'encadrement 2013 entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre
 - Pyramide des âges

Statistiques

- Caractéristiques des lignes au 14 décembre 2013
- Longueur des lignes
- Parc de véhicules et kilomètres parcourus
- Résultats par ligne
- Structure de coût des lignes principales en 2013
- Taux de couverture et d'utilisation en 2013
- Produits du transport
- Statistiques sur deux ans
- Glossaire

Etats financiers consolidés pour l'exercice clôturé au 31 décembre 2013

- Bilan consolidé
- Compte de résultat consolidé
- Tableau des flux de liquidités consolidés
- Variation des fonds propres consolidés

Impressum

Afin de ne pas alourdir le texte, nous avons renoncé à une rédaction épiciène, c'est-à-dire dans un langage conforme au principe de l'égalité des sexes. Toutefois, ce choix n'entame en rien notre conviction à défendre les principes de l'égalité dans le monde professionnel.

Le collège de direction

Direction au 31 décembre 2013

Roland Bonzon (photo)	Directeur général
Eric Forestier (photo)	Ventes, Marketing & Promotion
Pascal Ganty (photo)	Développement & Ingénierie
Pierre-Yves Gruaz (photo)	Exploitation
Guillaume Meyer (photo)	Systèmes d'information & Télécommunications
Benjamin Vincent (photo)	Finances & Gestion
Martin Waefler (photo)	Ressources humaines
Thierry Wagenknecht (photo)	Technique

Conseil d'administration

désigné pour la période du 01.10.12 au 31.05.14

Membres désignés par le Conseil d'Etat

Anita Frei	Présidente du conseil, administratrice depuis avril 2008
Jean-Marc Allenbach	Administrateur depuis octobre 2012
Christophe Clivaz	Administrateur depuis janvier 2009
Etienne Francey	Administrateur depuis décembre 2012
Eric Grasset	Administrateur depuis octobre 2012
Bernard Gaud *	Administrateur depuis décembre 2008
Maja Lüscher	Administratrice depuis décembre 2008

* Représentant de la région frontalière

Membres désignés par le Grand Conseil

Céline Amaudruz	Administratrice depuis octobre 2012
Michel Bertschy	Administrateur depuis janvier 2013
Thierry Cerutti	Administrateur depuis octobre 2012
Philippe de Boccard	Administrateur depuis janvier 2007
Philippe Meyer	Administrateur depuis mars 2009
Daniel Rasolo	Administrateur depuis octobre 2012
Marco Ziegler	Administrateur depuis avril 2006

Membre désigné par le Conseil administratif de la Ville de Genève

Poste vacant

Membre désigné par l'Association des communes genevoises

Marcel Goehring	Administrateur depuis octobre 2012
------------------------	------------------------------------

Membres désignés par le personnel tpg

Marie-Paule Bruynooghe	Administratrice depuis octobre 2012
Philippe Schaedler	Administrateur depuis janvier 2007
François Sottas	Administrateur depuis janvier 2007

Mot de la présidente

2013 a été une année de forts remous politiques et médiatiques et, pour les tpg, une année de forts contrastes, alternant le meilleur et le pire.

Dans le meilleur, il y a incontestablement le 60^e Congrès mondial de l'UITP, l'Union internationale des transports publics, qui s'est tenu à Genève du 26 au 30 mai. Comme hôte de cette manifestation de très grande envergure, les tpg ont pu et su magnifiquement déployer les nombreuses compétences qui font leur richesse et tenir avec fierté le rang très respectable qui est le leur parmi les entreprises de transports publics au niveau européen et mondial. A cette occasion, l'entreprise a aussi pu mettre en avant son expertise en matière de mobilité, avec l'inauguration du TOSA, le premier autobus de grande capacité, 100 % électrique et sans ligne de contact, un véhicule amené à révolutionner le transport urbain. Développé dans le cadre d'un partenariat exemplaire avec l'Office de promotion des industries et des technologies (OPI), ABB Sécheron SA et SIG, il suscite depuis l'intérêt de nombreuses collectivités et opérateurs. Le public du congrès a également pu découvrir le nouveau trolleybus Exqui.City, plus silencieux, plus confortable, plus écologique. Le premier exemplaire a été livré en fin d'année. En 2013, toujours dans le meilleur, nos plus anciens tramways étaient adaptés avec un plancher bas pour être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Dans le pire, tout aussi incontestablement, on trouve les dysfonctionnements répétés de nos distributeurs de billets, qui ont bien trop longtemps provoqué l'irritation des usagers des tpg et mis les nerfs de nos collaborateurs de terrain à rude épreuve. Cette saga malheureuse a mis en évidence des lacunes dans la gestion des grands projets, dans l'évaluation des risques et dans la capacité de l'entreprise à répondre à temps et de façon appropriée à des problèmes tels que la défaillance d'un fournisseur.

Après une douzaine d'années qui ont vu l'offre en transports publics quasiment doubler, 2013 a représenté une année charnière pour notre entreprise, une année où ses forces et ses faiblesses ont été exposées avec éclat. L'expansion du réseau s'est accompagnée d'un développement extraordinaire de l'entreprise, qui est passée entre 2002 et 2013 de 1333 à 1878 collaborateurs et collaboratrices. Tous ensemble, ils réunissent une somme précieuse d'expérience et de savoir-faire, une intelligence collective qu'il s'agit de mettre à contribution pour réussir la mission de service public qui nous est confiée.

Je sais que nous pouvons compter sur l'engagement et l'enthousiasme des collaboratrices et collaborateurs des tpg dans la période décisive qui s'ouvre, où nous signerons avec le canton notre contrat de prestations 2015-2018 et préparerons activement le développement du réseau d'agglomération redéfini par la mise en service du CEVA.

Anita Frei
Présidente du Conseil d'administration
Mai 2014

Faits marquants

Janv.

Suite au renouvellement de la certification ISO 9001 en 2011, les agences tpg reçoivent pour la deuxième fois le « label de qualité du tourisme suisse » de niveau III. Ce label, référence pour les clients étrangers, reconnaît leur attention permanente à la qualité et leur application d'un système de management de la qualité reconnu au plan international.

Label de qualité
« tourisme suisse »
pour les tpg

Févr.

La nouvelle ligne M relie les communes de Collonges-sous-Salève, Archamps, Croix-de-Rozon et Saint-Julien-en-Genevois. Elle offre aussi aux habitants et travailleurs de ces communes la possibilité de rejoindre le canton de Genève en transports publics grâce aux connexions avec les lignes tpg 44 à Croix-de-Rozon et D à Saint-Julien-Gare. Les bus relient les communes de France voisine à Genève à une fréquence d'un bus toutes les 30 minutes aux heures de pointe et une fois par heure aux heures creuses.

Ligne M pour la Porte
Sud de Genève

Lancé lors de la conférence Lift2013 à Genève, le concours Urban Challenge invite les développeurs du monde entier à présenter des projets d'applications utilisant les données de transport public des villes de Genève, Zurich et San Francisco.

Première participation
à un concours Open
Data

Mars

Mis en service sur le réseau il y a déjà 8 ans, les trams Bombardier font depuis le 11 mars l'objet de travaux d'entretien et de contrôles qui devraient durer environ 2 ans. Cette mesure est indispensable pour rentabiliser l'investissement et maximiser la durée de vie d'au moins 30 ans de ces tramways.

Révision 8 ans des
Bombardier

Déjà appréciés des utilisateurs d'iPhones depuis juin 2011, les horaires en temps réel, la localisation des arrêts les plus proches, les perturbations sur le réseau ou encore les recherches d'itinéraires sont désormais accessibles aux détenteurs de smartphones fonctionnant sous Android.

Application tpg pour
Android

Avril

La reprographie et la sérigraphie se regroupent sous l'enseigne « digital printing » et partagent désormais un même espace de travail au 1er étage de l'atelier du Bachet.

Nouveaux locaux pour la reprographie et la sérigraphie

Le 1er avril, la nouvelle ligne de bus 61 prend du service entre les gares d'Annemasse et de Genève Cornavin. Tous les jours de la semaine, elle relie les deux pôles ferroviaires en 40 minutes environ. Une semaine plus tard, la ligne 27 est créée pour desservir Cornavin depuis le Rondeau de Carouge via les Acacias en une vingtaine de minutes.

Lignes de bus directes Annemasse-Cornavin et Carouge-Cornavin

L'Office fédéral des transports (OFT) accrédite une collaboratrice des tpg comme examinatrice de tramways. Elle devient ainsi la première femme de Suisse romande habilitée à faire passer les examens pour le permis de conducteur de tramways. Deux de ses collègues masculins obtiennent également cette accréditation. À eux trois, ils constituent la relève des experts tram au sein des tpg.

1ère examinatrice romande de tramways aux tpg

Mai

Depuis le 1er mai, les tpg font partie de la Société du Téléphérique du Salève, une nouvelle société créée avec RATP Dev et COMAG pour exploiter le téléphérique éponyme, emblématique de Genève et de sa région. Les tpg affirment ainsi leur présence dans tous les compartiments de l'offre de transports – y compris les loisirs – et s'intéressent au transport par câble qui pourrait avoir un avenir en milieu urbain.

Les tpg prennent de l'altitude

Du 26 au 30 mai, les tpg sont les hôtes du 60e Congrès mondial de l'UITP. A cette occasion, ils dévoilent leur futur trolleybus Exqui.City, construit par Van Hool, et inaugurent avec la conseillère fédérale Doris Leuthard le bus TOSA 100 % électrique, développé avec OPI, SIG et ABB Sécheron SA.

Congrès mondial des transports publics

Juin

Les travaux préparatoires de génie civil, adjugés à IMPLENIA Construction SA, débutent le 24 juin. L'appel d'offres pour le gros œuvre est lancé et les travaux devraient démarrer au début 2014.

Début des travaux préparatoires à En Chardon

Juil.

Guillaume Meyer est nommé par le Conseil d'Etat directeur des systèmes d'information et télécommunications, un domaine qu'il dirigeait déjà ad interim depuis mars 2012.

Nouveau directeur SIT

Août

Le remplacement des anciens distributeurs de titres de transports par les nouveaux modèles se heurte à des difficultés. Des problèmes logiciels sur les nouvelles machines et des déprédations répétées sur les anciennes compliquent l'achat de billets par les clients. Une task force est mise sur pied.

Task force pour les distributeurs

Sept.

Le 2 septembre 2013, le domaine Technique lance une nouvelle démarche basée sur la méthode japonaise Kaizen. Développée au Japon chez Toyota, elle vise la simplification des flux et l'amélioration continue de la qualité, des délais, de la productivité et des conditions de travail. Elle repose sur l'implication et l'autonomisation des équipes.

Implémentation de la méthode Kaizen

A l'instar d'autres réseaux de transport public, comme ceux de Rennes, Londres, Paris ou New York, les tpg se mettent à l'ère de l'Open data et deviennent le premier opérateur de transport public de Suisse à mettre à disposition, via le web, ses données actualisées en temps réel (prochains départs de véhicules, entre autres). Applications informatiques, services en ligne divers, projets artistiques, les tpg invitent les créatifs de tous bords – programmeurs ou développeurs – à faire preuve d'inventivité pour proposer des idées d'utilisation originales de ces données brutes en organisant un concours avec plusieurs prix à gagner. Les données sont accessibles via le site data.tpg.ch

Ouverture des données en temps réel au grand public

Oct.

Pour un accès facilité au sommet du Salève depuis Genève, Annemasse ou Saint-Julien-en-Genevois, la navette gratuite Proxi'Phérique est mise en service. Disponible sur simple réservation, elle emmène les clients au départ du téléphérique depuis les arrêts Croix-de-Rozon-Douane, Veyrier-Douane et Trembières-Mairie.

Navette Proxi'Phérique

Nov.

Les tpg présentent aux médias les transformations qui seront réalisées d'ici fin 2014 chez Bombardier sur le plancher de tous les anciens trams Düwag. Ainsi, l'entier de la flotte tpg sera accessible aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'à celles voyageant avec une poussette ou des bagages.

Accessibilité : plancher bas pour les plus anciens trams !

Déc.

Suite aux élections du 10 novembre, Luc Barthassat prend la tête du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) et devient ainsi le nouveau magistrat en charge des tpg. Bon voyage sur nos lignes, Monsieur le Conseiller d'Etat !

Nouveau ministre de tutelle pour les tpg

Nouveaux tracés pour les lignes 57, K et L, les changements sont minimes sur le réseau au changement d'horaire du 15 décembre 2013. Le plus spectaculaire est à venir : la prolongation du tram 18 de Bel-Air au Rondeau, rétablissant le lien direct entre Carouge et Cornavin, est annoncée pour fin juin 2014. En attendant, le 1er trolley Exqui.City est arrivé à Genève et les 32 suivants arriveront de manière échelonnée en 2014 et une nouvelle agence plus spacieuse et moderne a ouvert ses portes le 19 décembre 2013 à Cornavin.

Nouveautés pour l'Étape

Le mot de la direction

Après une année 2012 toute entière consacrée à la stabilisation du réseau, hormis les festivités marquant le 150^e anniversaire du tram à Genève, 2013 a été une année principalement consacrée à développer des nouveaux projets, s'ouvrir sur le monde et reconquérir la confiance des clients.

Plusieurs projets, achevés ou simplement initiés en 2013, ont visé à inscrire l'action des tpg dans l'innovation au service de la clientèle. Le plus spectaculaire d'entre eux, c'est le développement du bus 100 % électrique TOSA, en partenariat avec ABB Sécheron SA, SIG et l'OPI. Ce véhicule futuriste, inauguré par la conseillère fédérale Doris Leuthard le 26 mai 2013, est devenu emblématique de notre capacité d'innovation et de notre volonté d'orienter notre stratégie d'équipement résolument en direction de l'électromobilité. D'autres innovations ont vu le jour dans les domaines de l'information aux voyageurs et de la billettique. L'arrivée de l'application Android a été unanimement saluée. Par ailleurs, la mise à disposition en « open data » des données du réseau en temps réel a donné lieu à la création de nouvelles applications par des développeurs privés et offre encore des perspectives d'évolution réjouissantes. La plateforme de renouvellement des abonnements par formulaire internet et le développement du projet « ticket par sms » ont mobilisé les équipes techniques à la fin de l'année afin que le lancement de ces prestations soit prêt pour le début de 2014.

Les tpg ont été au centre du monde des transports à l'occasion du 60^e Congrès mondial et Exposition de l'Union internationale des transports publics (UITP) qui a eu lieu en mai 2013 à Palexpo. Hôte local de cet événement international dont les retombées économiques pour Genève et la région ont été estimées à 12,5 millions de francs, l'entreprise s'est engagée de manière très intense grâce à l'enthousiasme de nombreux collaborateurs. L'UITP en tant qu'organisateur, les partenaires tels que l'Union suisse des transports publics (UTP), la Confédération, la République et Canton de Genève, les sponsors, les 326 exposants en provenance de 78 pays, 2'097 congressistes et 25'867 visiteurs ont été unanimes pour saluer la parfaite organisation et la qualité de l'accueil à Genève. Les tpg ont fait l'objet de dizaines d'articles élogieux dans la presse internationale et spécialisée.

Enfin, plus que jamais, la satisfaction des clients a constitué l'objectif principal de l'action de la direction. Certains dossiers problématiques, tel celui du fonctionnement des distributeurs de titres de transport, ont été revus entièrement avec le conseil d'administration de manière à déboucher, dès 2014, sur des solutions concrètes apportant des améliorations significatives aux usagers.

Le collègue de direction

Les 7 engagements des tpg

1 - Service public

Acteur central de la mobilité dans le Grand Genève et employeur de poids dans la région, les tpg sont une figure incontournable au service de la collectivité. Sans cesse, ils cherchent des solutions pour faciliter la mobilité des habitants et travailleurs de la région.

L'amélioration des temps de parcours, la création de nouvelles dessertes et d'outils connexes au transport sont des exemples phares des actions menées par les tpg pour leurs clients en 2013. Ils ont également soutenu les demandeurs d'emploi du canton et obtenu la validation du projet de financement de leur futur dépôt et centre de maintenance secondaire d'En Chardon.

Poursuite du partenariat avec l'Office cantonal de l'emploi

Recrutement auprès de l'OCE

Toujours en respectant les règles du label « 1+ tous » reçu en 2012 et qui honore les entreprises ayant recruté et engagé, à compétences égales, des chômeurs de longue durée, les tpg ont renforcé leur collaboration avec l'Office cantonal de l'emploi (OCE), travaillant ainsi dans un climat de partenariat. En 2013, l'entreprise a intégré plus de trente demandeurs d'emploi inscrits auprès de l'OCE.

Déviations des lignes de tram

En juillet, les tpg ont procédé au déplacement des voies du tram 12 entre les arrêts Roches et Amandolier. La déviation était nécessaire pour faciliter l'avancement des travaux de construction du CEVA à la gare des Eaux-Vives.

En attendant CEVA

Lors de portes ouvertes CEVA à l'automne, les tpg ont mis des navettes de bus à disposition du public pour découvrir les différents sites du chantier.

Service de navettes exceptionnel

Journées portes ouvertes du CERN

Lors des journées portes ouvertes du CERN au mois de septembre, les tpg ont assuré le transport de 70'000 passagers supplémentaires avec le service de navettes spécialement mis en place pour l'occasion.

Accroissement de la flotte d'autobus

Nouveaux véhicules

Dix autobus articulés sont venus compléter la flotte de véhicules sur pneus des tpg. Tout comme le reste des autobus de l'entreprise, ils sont certifiés Euro 5, une des normes de l'Union européenne qui fixe les limites maximales des émissions polluantes des véhicules neufs roulants et dont le but est de réduire la pollution

atmosphérique due au transport routier. Ainsi, en 2013, le parc d'autobus des tpg est entièrement conforme aux normes environnementales les plus récentes.

tpg-Lab : Ouverture des données en temps réel

Open data

Les tpg sont devenus la première entreprise de transport public de Suisse à ouvrir ses données actualisées en temps réel au grand public, via la plateforme data.tpg.ch. Pour marquer le coup, ils ont lancé à l'automne un concours ouvert à tous les passionnés de nouvelles technologies, les invitant à proposer des idées d'applications mobiles, de services en lignes ou des projets artistiques sur la base des informations concernant, entre autres, les prochains départs de véhicules.

En début d'année, dans le cadre de l'Urban Data Challenge, les tpg avaient déjà mis à disposition les horaires théoriques et réalisés ainsi que les comptages voyageurs sur une semaine d'octobre 2012.

L'ouverture de l'accès aux données en temps réel fait partie de la volonté des tpg d'associer tout un chacun à la création d'outils liés au transport qui aient une véritable utilité pour les clients et autres usagers de la route. Elle se fait également dans un souci de transparence vis-à-vis de la population.

Financement et démarrage des travaux préparatoires

Futur dépôt et centre de maintenance secondaire d'En Chardon

Les tpg ont obtenu en 2013 la validation du projet de financement du futur centre de maintenance de la part du Conseil d'Etat avec la caution de l'Etat pour un financement de CHF 160 millions. Ce montant, additionné aux CHF 150 millions versés par l'Etat, complètera le budget de construction d'En Chardon.

Les tpg ont mis en place une procédure de gestion des flux administratifs et financiers du projet. En actualisant méthodiquement les projets financiers spécifiques au nouveau dépôt dans SAP, les tpg pourront en faire le suivi financier en temps réel.

Suite au retrait du recours du dernier opposant, l'approbation des plans délivrée par l'Office fédéral des transports a pu entrer en force et les travaux préparatoires de génie civil commencer en juin. Les travaux pour le gros œuvre ont fait l'objet d'un appel d'offres. Attribués à la société IMPLENIA Suisse SA, ils pourront démarrer en 2014.

Nouvelles lignes et nouveaux tracés

Modifications du réseau

Les tpg ont créé de nouvelles lignes de bus en 2013.

La ligne M relie les communes françaises de Collonges-sous-Salève, Archamps, Croix-de-Rozon et Saint-Julien-en-Genevois à Genève à une fréquence d'un bus toutes les 30 minutes aux heures de pointe et une fois par heure aux heures creuses grâce à des connexions avec les lignes tpg 44 à Croix-de-Rozon et D à Saint-Julien-Gare.

La ligne 61 relie les gares d'Annemasse et de Genève Cornavin en 40 minutes environ.

La ligne 27 dessert Cornavin depuis le Rondeau de Carouge via les Acacias. Le trajet d'un terminus à l'autre dure une vingtaine de minutes. Cette ligne sera néanmoins supprimée en juin 2014. L'analyse de faisabilité menée en 2013 par les tpg a en effet débouché sur la décision de rétablir une ligne de tram entre Carouge et Cornavin en prolongeant le tracé de la ligne 18 fin juin 2014.

Les tpg ont ajouté une corde à leur arc en ajoutant le transport par câble à leur offre de services. Par le biais de la Société du Téléphérique du Salève, ils exploitent la remontée mécanique éponyme en partenariat avec RATP Dev et COMAG. Pour faciliter l'accès au départ du téléphérique, les tpg ont mis en place une navette gratuite, le Proxi'Phérique. Disponible sur réservation, elle vient chercher les clients aux arrêts Croix-de-Rozon-Douane, Veyrier-Douane et Etrembières-Mairie.

Lors du changement d'horaire de fin d'année, les tpg ont effectué quelques changements minimes sur les tracés des lignes 57, K et L.

2 - Clients

Les clients sont au cœur des activités des tpg. Chaque jour, nous nous efforçons de les satisfaire en mettant du personnel et des véhicules à leur disposition, ainsi que des services complémentaires pour rendre leurs voyages agréables.

De l'achat des titres de transport à la montée à bord, en passant par le conseil à la clientèle et les renseignements sur les horaires, les tpg ont eu à cœur de rendre leurs services accessibles à tous en 2013.

Les tpg sur Android et test de la technologie NFC

Après le lancement de l'application pour iPhone, c'était au tour de l'application Android de sortir en mars 2013. Avec elle, les horaires en temps réel, la localisation des arrêts les plus proches, les perturbations sur le réseau ou encore les recherches d'itinéraires sont désormais accessibles aux détenteurs de la majorité des smartphones. Toujours dans cet esprit de recherche de solutions innovantes, les tpg ont testé la technologie NFC (communication en champ proche) pour afficher les prochains passages des lignes desservant les arrêts de Palexpo, Aéroport et Bachet-de-Pesay sur les smartphones compatibles.

Nouvelles technologies

Retour de la cart@bonus et nouveaux écrans

Les tpg ont rencontré d'importants problèmes en 2012 et 2013 avec le remplacement commencé en 2011 des anciens distributeurs de titres de transport par les nouveaux modèles. Des problèmes logiciels – lenteur des appareils lors des transactions et importante vague de pannes et d'indisponibilité de certains modes de paiement – et de lisibilité en sont en grande partie responsables. Les tpg demandent des développements, notamment l'installation d'un lecteur de cart@bonus ou la résolution de bugs à l'origine des pannes bloquantes. Le fournisseur Höft & Wessel (H&W) rencontre des difficultés financières et des problèmes d'effectifs et peine à répondre aux demandes des tpg. Une première solution est trouvée en partenariat avec H&W pour régler les problèmes de lisibilité des écrans exposés au soleil. Sur les appareils concernés, les écrans standards de 500 candela (cd) seront remplacés par des écrans avec une intensité maximale de 1'000 cd. En s'adaptant à la luminosité ambiante, les nouveaux écrans présenteront un meilleur confort de lecture, une consommation réduite et une durée de vie prolongée. Fin mai, les 260 distributeurs déjà installés sur le réseau sont équipés de lecteurs de cart@bonus. Le Conseil d'administration des tpg se saisit du projet, met en place une task force pour résoudre les problèmes dans les meilleurs délais. Il commande, par ailleurs, un audit qui conclut à un manque de réactivité de l'équipe de projet et à une mauvaise évaluation des risques encourus face aux difficultés rencontrées par H&W. Les impacts de la situation vécue par H&W n'ont par ailleurs pas été suffisamment portés à la connaissance du Conseil d'administration. Les problèmes logiciels sont en voie de résolution avec le « reengineering » complet des machines prévu en 2014.

Réglage des distributeurs

Accessibilité pour tous

Les premiers trams Düwag, en service sur le réseau depuis 1987, sont revenus des ateliers de Bombardier à Vevey, où leur plancher a été abaissé pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'à celles voyageant avec une poussette ou des bagages. Avec ces modifications qui se termineront en mars 2014 et le remplacement des anciens trolleybus Saurer et NAW par les Exqui.City, dont le premier est arrivé aux tpg fin 2013, l'ensemble de la flotte des tpg sera accessible avec un plancher bas d'ici fin 2014.

Parc de trams 100% plancher bas

Nouveaux locaux et nouveau look pour l'agence de Cornavin

Dans ses nouveaux locaux situés à l'intérieur de la gare du côté de Montbrillant, la nouvelle agence de vente des tpg, ouverte en fin d'année, se veut pratique et accueillante. Elle concentre un maximum de services pour faire gagner du temps aux clients : guichets de vente et de renseignements, distributeurs de titres de transport et service des constats. L'affichage du temps d'attente peut être consulté depuis l'application mobile des tpg et une alerte par SMS peut être programmée pour alerter le client avant son tour.

Nouvelle agence de Cornavin

Amélioration de la satisfaction clientèle

Résultat des efforts faits en 2012, le baromètre image qui mesure régulièrement la satisfaction d'un échantillon représentatif de la population montre une amélioration en 2013, notamment sur les aspects de fiabilité (+7 points) et de ponctualité (+5 points). Le capital sympathie augmente de 10 points (il passe de 64 à 74 points), le dynamisme de 9 points (de 59 à 68) et l'écoute-clients de 13 points (de 47 à 60). Le Renard sur la Lune et le magazine Ou Bien ?! se sont révélés particulièrement populaires. L'entreprise a continué à fidéliser ses clients et les abonnements représentent 62 % du chiffre d'affaires.

Toujours plus de clients

3 - Collaboratrices et collaborateurs

Les collaborateurs sont le moteur de l'entreprise. Sans eux, il n'y aurait pas de service à la clientèle. Afin de garder la motivation nécessaire pour fournir des prestations de qualité, ils doivent bénéficier de conditions de travail propices à leur épanouissement.

Ergonomie du poste de travail et des horaires, perspectives d'évolution, conditions de travail en harmonie avec le marché du travail et la réalité économique sont autant de points sur lesquels les tpg ont œuvré en 2013.

Révision du statut du personnel, de son règlement d'application et des règlements particuliers

Début des négociations

La validation du projet de nouveau statut par la direction et le conseil d'administration a permis de débiter les négociations avec les trois partenaires sociaux de l'entreprise. Ces négociations se déroulent dans un climat constructif et ont pour objectif une entrée en vigueur au 1er janvier 2015. Les changements introduits sont pour l'essentiel des adaptations à l'évolution du marché du travail et de l'économie, et des réponses aux changements législatifs et aux demandes exprimées par les parties prenantes.

Mode d'attribution du temps de travail

Sondage auprès des conducteurs

En juin, les conducteurs ont été invités à répondre à une enquête de satisfaction sur le mode d'attribution de leur temps de travail, menée avec l'appui d'une société spécialisée dans l'ergonomie et la santé au travail. Près d'un tiers d'entre eux a participé au sondage. Les résultats se sont avérés plutôt positifs, 88,7 % des participants se disant satisfaits du système actuel. Bien que perfectible, le mode d'attribution n'a donc pas été remis en cause en tant que tel. Plusieurs points d'amélioration, notamment au sujet de la construction des journées, des infrastructures de travail et de l'utilisation de la voie publique, ont été soulevés. Les groupes de travail thématiques concernés s'attelleront à l'élaboration de solutions concrètes à ces préoccupations. Les agents de conduite seront associés à leur processus de validation.

De son côté, le syndicat SEV a également mené une consultation auprès des conducteurs, exigé l'ouverture de négociations bilatérales avec la direction et brandi la menace de mesures de lutte. La direction a pris au sérieux les revendications exprimées par près d'un tiers du personnel de conduite dans le cadre de cette consultation mais privilégie la recherche de solutions avec tous les partenaires et, prioritairement, au sein des instances statutaires.

Changement du règlement de la Fondation de prévoyance

Caisse de pensions

Partie intégrante du Comité de gestion de la fondation, les représentants de l'entreprise et des collaborateurs ont participé à l'élaboration du nouveau règlement de la Fondation de prévoyance en faveur des employés des tpg (FPTPG). Cette opération a été rendue nécessaire par la modification de la législation fédérale qui entrera impérativement en

vigueur le 1er janvier 2014 et qui impose aux caisses d'atteindre en 40 ans un taux de couverture global de 80 % par rapport à l'ensemble de leurs obligations, par la prolongation de la durée de versement des rentes due à l'augmentation de l'espérance de vie et par la réalité des rendements qui oblige à adapter le taux d'intérêt technique.

Les modifications introduites visent une recapitalisation de la fondation pour lui permettre de garantir sa pérennité et atteindre le taux de couverture légal.

La solution trouvée, acceptée par toutes les instances concernées, pose des contraintes raisonnables et équitablement réparties sur les trois acteurs concernés, à savoir les collaborateurs actifs, les retraités et l'entreprise. À parts égales, chacun prendra à sa charge un tiers du montant total que représente cette adaptation. Cette décision a été entérinée dans le nouveau règlement de la FPTG et entrera en vigueur le 1er janvier 2014.

Actions pour la santé des collaborateurs

Actions santé

Attentifs à la santé de leurs employés, les tpg ont mené une opération de sensibilisation au cancer du sein en envoyant au domicile des collaboratrices un courrier contenant des brochures d'information, des conseils pour le dépistage et des adresses utiles. Comme chaque année, ils ont par ailleurs renouvelé en novembre leur campagne annuelle de vaccination contre la grippe saisonnière. De plus, ils ont fait l'acquisition de casques auditifs pour protéger les oreilles des collaborateurs travaillant dans le local de tri de la monnaie. Chaque employé a reçu un protecteur d'ouïe conçu sur mesure. Un système de ventilation a également été mis en place pour leur offrir un cadre de travail plus agréable.

4 - Environnement

Opérateur de transports en commun, les tpg encouragent les habitants et travailleurs du Grand Genève à opter pour une mobilité partagée respectueuse de l'environnement à bord de véhicules écologiques. A l'interne également, ils veillent à appliquer les principes du développement durable.

Acquisition et développement de véhicules électriques, rationalisation des impressions, réfection des bâtiments sont autant d'efforts qu'ont faits les tpg en 2013 pour diminuer leur impact sur l'environnement et améliorer leur efficacité énergétique.

Amélioration de l'efficacité énergétique

Réfection des étanchéités

En finalisant la réfection des étanchéités du Bachet, les tpg ont amélioré l'efficacité énergétique du bâtiment. Cette étape préalable réalisée, ils peuvent envisager de débiter les travaux pour la mise en place d'une centrale de production d'énergie électrique photovoltaïque sur le toit du Bachet en 2014. L'installation aura une puissance de 900 kW. Le projet prévoit une production d'énergie de 774 000 kWh par an. Une moitié sera autoconsommée par les tpg et l'autre revendue à SIG.

Adjudication de l'évacuation des déchets

Revalorisation des déblais d'En Chardon

Les tpg ont adjugé l'évacuation et la revalorisation des déblais du terrassement du chantier du nouveau dépôt d'En Chardon à la société Gravières d'Epeisses SA, qui leur garantissait des prestations exemplaires du point de vue environnemental. La contractualisation aura lieu courant 2014. L'évacuation se faisant par bande convoyeuse directement jusqu'au cycle de recyclage et de mise en décharge, les émissions en CO2 seront plus faibles que dans le cas d'une évacuation par camion. Sur le site de recyclage, la plupart des matériaux pourront être revalorisés et avoir une deuxième vie.

Nouveaux bus et trolleybus 100 % électriques

Electromobilité

Lors du 60e Congrès mondial de l'UITP qui s'est tenu à Genève et dont ils étaient les hôtes d'honneur, les tpg ont dévoilé leur nouveau trolleybus : l'Exqui.City. Construit par Van Hool, ce véhicule est 100 % électrique, son moteur auxiliaire fonctionnant grâce à un système de batteries. Le premier exemplaire a été livré en fin d'année.

Le congrès a également été l'occasion pour les tpg d'inaugurer avec la conseillère fédérale Doris Leuthard le bus TOSA qu'ils ont développé avec l'OPI, SIG et ABB Sécheron. Ce véhicule est un autobus articulé à grande capacité qui fonctionne entièrement à l'énergie électrique hydraulique. Grâce au contact entre un bras articulé équipé d'un connecteur situé sur le toit du bus et des chargeurs en électricité situés à certains arrêts et aux terminus, ainsi qu'à des prises secteur dans le dépôt, le bus se réalimente en électricité en se passant du contact avec les lignes aériennes assez disgracieuses pour le paysage, évitant ainsi les risques de décâblage et facilitant la progression du véhicule en cas d'obstruction ou autres perturbations sur le réseau.

Les autobus récupèrent également l'énergie de freinage qui est directement stockée et consommée à l'intérieur des véhicules. Avec une combinaison de batteries et de supercaps, l'électricité sert respectivement aux phases de roulement et aux phases de démarrage, au lieu d'être renvoyée dans les lignes aériennes comme c'est le cas avec les trolleybus.

En 2013, les tpg ont également participé à la rédaction du cahier des charges et à l'appel d'offres pour l'acquisition de deux minibus à traction électrique par la Ville de Genève. Ils exploiteront ces véhicules sur la ligne 36 qui circule en Vieille-Ville.

Diminution des impressions

Dématérialisation

Par souci d'écologie et d'économie, les tpg ont réajusté les quantités d'impression de leurs supports d'information et communication destinés à la clientèle. En offrant la possibilité de télécharger les horaires sur leur site Internet, ils tendent vers la dématérialisation des renseignements.

5 - Sécurité

Un climat de confiance est essentiel pour la qualité de vie. Que ce soit chez soi, au travail ou dans les transports, chaque personne doit pouvoir vivre et se sentir en sécurité.

Les tpg s'efforcent d'offrir tant à leurs collaborateurs qu'à leurs clients un climat sûr. Ils surveillent donc les accidents non-intentionnels pouvant perturber la sécurité du réseau et les actes intentionnels représentant un danger pour la sûreté.

Groupe de travail contre les agressions au laser

Protection des collaborateurs

Si le nombre d'agressions physiques sur les agents de terrain (plus particulièrement sur les conducteurs) a diminué en 2013, les tpg ont observé une hausse significative des agressions au laser. Ils ont constitué un groupe de travail avec les polices cantonales genevoises et vaudoises, le corps des gardes-frontières, la gendarmerie française, l'Aéroport de Genève, les CFF et Easyjet pour s'informer des mesures prises pour identifier les auteurs d'agressions et trouver des solutions de protection pour les collaborateurs. Ils ont ainsi fait l'acquisition de quelques paires de lunettes de protection qui seront à l'essai chez les conducteurs en 2014.

Poursuite des audits de procédure

Respect des gestes métiers

Instaurés avec succès en 2012 pour surveiller le respect des gestes métiers et des procédures internes aux tpg par le personnel de conduite, les audits de procédure ont continué à donner des résultats positifs en 2013 en portant une attention particulière au respect de la procédure de franchissement des aiguilles par les conducteurs de tram.

Consignes de sécurité pour les clients seniors

Conseils aux clients seniors

Un nouveau dépliant d'informations aux voyageurs est disponible en agence pour les clients âgés. À l'intérieur figurent des recommandations pour voyager en toute quiétude.

Intensification du recours aux images de vidéosurveillance

Collaboration avec la police

Les tpg ont intensifié leur collaboration avec la police genevoise et la police des transports. Le recours par les autorités aux bandes de vidéosurveillance des véhicules augmente d'année en année et apporte des résultats probants à la résolution des enquêtes de police. Fin 2013, on notait 2150 lectures de bandes contre 267 en 2009 ! Pour les voyageurs, la présence de caméras vidéo à bord augmente le sentiment de sécurité. Le parc complet sera équipé de matériel de vidéosurveillance fin 2014 avec l'arrivée des trolleybus Exqui.City. Les tpg travaillent étroitement avec les préposés fédéraux et cantonaux à la protection des données pour s'assurer de la conformité de l'utilisation des enregistrements.

Application de la politique de sécurité informatique**Sécurité informatique**

La politique de sécurité informatique des tpg a été validée par le conseil d'administration et est entrée en vigueur en 2013. Son scope s'étend de la protection des salles machines à la restriction des accès à certaines informations par la création de profils d'utilisateurs et rôles aux autorisations limitées. Un système de management de la qualité a été mis en place au sein du domaine métier Systèmes d'information et télécommunications et tous les processus de travail ont été révisés en 2013. Les travaux ont aussi démarré pour établir une cartographie des risques et indicateurs opérationnels de chaque procédure. Cet outil permettra d'harmoniser les processus de test et de retrouver les sources des bugs informatiques et les applications impactées en cas de panne des serveurs. Les tpg ont également fait l'acquisition d'outils de gestion de vulnérabilité pour scanner et détecter les virus malveillants et réalisé de nombreux tests de machines de back-up pour assurer la continuité des opérations en cas de panne.

Enfin, en 2013, le nouveau responsable de la sécurité informatique a intégré la Cellule de sûreté qui rassemble des représentants de chaque domaine métiers pour discuter de tous les thèmes ayant trait à la sécurité de l'entreprise.

Surveillance et transport de la monnaie**Protection de la monnaie**

Au niveau de l'argent récolté dans les distributeurs de titres de transport et dans les agences, la sécurité a également été revue à la hausse avec la mise en place de caméras de surveillance et d'un système d'alarme dans le local de tri de la monnaie, la redéfinition de principes de sécurité et la signature d'un nouveau contrat avec une entreprise de transport de fonds pour rapporter l'argent à la banque nationale à Lausanne.

6 - Qualité

Offrir un service de qualité, tel est l'objectif premier des tpg. Au quotidien, dans les bureaux, dans les ateliers, dans les agences et sur le réseau, ils visent à fournir des prestations de haut niveau pour satisfaire leurs clients.

Que ce soit dans la gestion de projet, dans les méthodes de travail ou dans les relations qu'ils entretiennent avec leurs clients, les collaborateurs des tpg appliquent des standards élevés de gestion de la qualité. L'année 2013 a été marquée par l'amélioration et la reconnaissance des méthodes de travail établies et l'application de nouveaux procédés.

Distinction de la Fédération suisse du tourisme

Reconnaissance des agences

Suite au renouvellement de la certification ISO 9001 en 2011, les agences tpg ont reçu pour la deuxième fois le « label de qualité du tourisme suisse » de niveau III. Délivrée par la Fédération suisse du tourisme et soutenue par les organisations faitières les plus importantes du tourisme suisse, cette distinction est une référence pour les clients étrangers. Elle est décernée aux entreprises qui ont élaboré et appliqué avec succès un Système de Management de la Qualité (SMQ) reconnu sur le plan international.

Démarche qualité dans les agences

Culture de l'attention

Pour développer le savoir-être des agents commerciaux et ainsi améliorer la qualité de leur service, les collaborateurs des agences, du service des constats, du service relations clients et de l'information mobilité unireso ont travaillé ensemble à l'élaboration d'une démarche qualité dans la relation client. Le résultat de leur collaboration s'est matérialisé sous la forme d'un manuel ludique rappelant les points essentiels de communication verbale et non verbale pour un accueil attentif et professionnel des clients.

Démarche d'amélioration dans les ateliers

Implémentation de la méthode Kaizen

Les ateliers du Bachtel ont commencé à appliquer les 5 S, un des outils de la méthode Kaizen. Cette méthode japonaise, qui repose sur l'implication et l'autonomisation des équipes, vise la simplification des flux et l'amélioration continue de la qualité, des délais, de la productivité et des conditions de travail. En mettant en œuvre les activités du 5 S, les ateliers gagneront en efficacité, en qualité, en propreté et en sécurité. Testée en 2013 dans les ateliers, la méthode devrait être validée début 2014 pour un déploiement progressif dans l'ensemble des ateliers.

Assainissement du portefeuille et consolidation des bonnes pratiques en matière de gestion de projets

Gestion de projets

L'exercice 2013 a été marqué par une avancée et une consolidation remarquables des bonnes pratiques en matière de gestion du portefeuille et de management de projets. L'assainissement généralisé du portefeuille des projets (réalignement des projets en dérive, suppression des projets caducs, bilans de clôture de projet) et sa gestion des risques associée ont démarré en

mars 2013. Ces mesures visent à assurer que les projets en cours répondent à des besoins avérés de l'entreprise et respectent les indicateurs-clés pertinents. Elles ont également pour but de prévenir les situations à risques. Les bases d'amélioration continue mises en place en 2013 ont démontré leur bien-fondé pour un renforcement soutenu lors du prochain exercice. Le manuel de management de projets a, lui, fait l'objet d'une refonte intégrale basée sur l'état de l'art en la matière et les besoins apparus dans l'entreprise au cours de l'année écoulée. Enrichi en contenu, il fournit un support méthodologique d'accompagnement et de formation aux chefs et équipes de projet et les oriente vers les bonnes pratiques en vigueur. Il a été soumis pour validation à la direction au mois de décembre et son approbation est attendue pour début 2014.

7 - Principes organisationnels

Une bonne organisation, une structure claire, des objectifs précis et des moyens pour les réaliser sont des éléments essentiels pour le bon fonctionnement d'une entreprise.

Pour améliorer leur focus client, les tpg ont réajusté leur mode de fonctionnement en redistribuant certaines unités de l'entreprise dans d'autres domaines métiers.

Création de l'unité « Digital printing »

Rassemblement de la reprographie et de la sérigraphie

La sérigraphie, originellement rattachée au Technique, a rejoint la reprographie pour former une seule unité, le « Digital printing », rattachée au domaine métier Finances & Gestion. Avec l'impression comme dénominateur commun, le rapprochement des deux unités dans un même espace était logique. Cette manœuvre permet de renforcer les prestations des deux services en réunissant leurs compétences propres en un pôle unique. Le partage des connaissances apporte une synergie nouvelle bénéfique à la recherche de solutions pour les travaux des clients au-delà de la mission d'offrir des imprimés dans un rapport qualité/coûts/délai adapté aux exigences d'une entreprise en pleine croissance.

Unité « Développement du réseau » à VMP

Planification du réseau

Rattachée à VMP, la nouvelle unité « Développement du réseau » a pour mission d'imaginer, conceptualiser et suivre la planification du réseau pour proposer une offre attractive, pertinente et complémentaire aux autres modes de déplacement (trafic individuel motorisé, mobilité douce, etc.). Les ingénieurs en transport qui la composent travaillent pour cela en étroite collaboration avec la direction générale des transports et les autres partenaires des tpg, tels que les communes et le groupement local de coopération transfrontalière (GLCT).

Réorganisation de la « Planification » et intégration de l'unité « Horaires et Gestion Métier »

Optimisation de l'Exploitation

A l'issue d'un travail de réflexion mené en 2012 sur la pertinence de son organisation, l'unité de gestion des ressources a procédé à la réorganisation du service de planification pour offrir un meilleur service aux conducteurs, améliorer le suivi des tâches de planification et favoriser un développement approfondi des compétences de chaque collaborateur. Les ressources de l'unité ont été réparties d'une nouvelle façon avec effet au 1er janvier.

L'unité « Horaires et gestion métier » est responsable de la construction des horaires des conducteurs. Initialement rattachée au domaine métier Développement et Ingénierie, elle a rejoint l'Exploitation le 1er avril.

Nouveau directeur et renforcement des Systèmes d'information et télécommunications**Direction des Systèmes d'information et télécommunications**

Guillaume Meyer a été confirmé par le Conseil d'Etat au poste de directeur du domaine métier Systèmes d'information et télécommunications, dont il assurait l'intérim depuis mars 2012. En 2013, le nouveau directeur a renforcé ses équipes pour ainsi s'assurer que le SIT représente un véritable soutien au service des clients et de l'entreprise.

Champ d'action redéfini pour Développement et Ingénierie**Infrastructures & Bâtiments**

Le domaine métier Développement et Ingénierie a été renommé Infrastructures et Bâtiments. Son champ d'action a été revu en conséquence. Les collaborateurs du domaine se concentreront sur les grands enjeux d'infrastructures, particulièrement sur ceux qui concernent le nouveau dépôt et centre de maintenance d'En Chardon.

Engagement d'une archiviste**Mémoire de l'entreprise**

Comme toute entreprise, les tpg sont soumis à des obligations légales pour la gestion du cycle de vie de leurs documents administratifs. En tant qu'institution publique, ils sont également tenus de constituer un fonds d'archives historiques. En janvier 2013, ils ont engagé une archiviste de formation pour veiller au respect du droit en matière d'archivage et à la conservation des archives historiques. La nouvelle collaboratrice a pour responsabilité de mettre en place un concept uniforme et spécialisé de conservation et de valorisation des objets. En plus des répondants documentaires désignés dans chaque domaine métier, elle travaille en étroite collaboration avec les archives d'Etat, la Bibliothèque de Genève et l'Association genevoise du musée des tramways.

Rapport financier

Chiffres clés

		2013	2012
Kilomètres-convoi totaux parcourus	en milliers	29'078	27'585
Kilomètres-convoi productifs parcourus	en milliers	26'429	25'099

Voyageurs transportés

Total du nombre de voyages par année	en milliers	196'640	192'344
Total du nombre de voyages x kilomètres par année	en milliers	471'802	453'753
Moyenne du nombre de voyages par jour	en milliers	539	527
Voyages par habitant de la zone desservie		429	420

Parc de véhicules

Tramways articulés		104	98
Trolleybus articulés		91	91
Minibus		5	5
Autobus		38	39
Autobus articulés		186	185
Total		424	418
Nombre de places-voyageurs dans les véhicules	(base : places debout 6-8 personnes/m2)	76'464	74'297
Nombre de places-km offertes	en milliers	3'424'426	3'245'603
Nombre de km-convoi offerts par habitant de la zone desservie		58	55

Effectif du personnel (équivalent temps plein)

Exploitation		1'362	1'302
Ateliers, dépôts et installations		308	310
Administration et soutien		197	188
Total		1'867	1'800

Finances

Produits			
Produits du transport			
Billets		43'724	43'891
Abonnements		84'710	79'126
Divers		5'377	4'219
Autres produits voyageurs		18'325	17'093
Total produits du transport		152'135	144'329
Contributions		243'958	239'701
Produits d'exploitation divers		14'036	13'843
Produits financiers		1'849	2'504
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		190	95
Produits totaux		412'169	400'472

Charges

Frais de personnel		224'224	221'690
Biens et services		125'831	121'322
Pertes sur constats et débiteurs		3'297	2'977
Dotations aux amortissements		39'772	38'335
Charges financières		15'679	15'505
Charges totales		408'803	399'830

Résultat		3'366	641
-----------------	--	--------------	------------

Approbation

Les comptes de l'exercice 2013 ont été validés par l'Office fédéral des transports le 7 avril 2014.

Le vérificateur des comptes a déposé son rapport le 17 mars 2014.

Le Conseil d'administration a accepté les comptes consolidés et le rapport concernant l'exercice 2013 lors de sa séance du 17 mars 2014.

Les comptes ont été présentés au Conseil d'Etat, conformément à l'article 38 de la Loi sur les tpg, et validés le JJMMAA.

Genève, le XX mai 2014.

Au nom du Conseil d'administration

Anita Frei
Présidente

Indicateurs RH en 2013

Comparaison avec les données de 2012

Ressources

Au 31 décembre 2013, les tpg comptent 1'878 collaborateurs et collaboratrices. La diminution de l'effectif est de 0.1%.

53.04% des collaborateurs des tpg sont suisses, 45.69% européens. Les 1.28% restants sont composés de collaborateurs d'autres origines.

6.18% de l'effectif travaille dans l'encadrement, soit 116 personnes.

4.79% de l'effectif, soit 90 personnes, travaille à temps partiel ce qui constitue une augmentation de 0.49%.

72.84% de l'effectif travail dans le domaine Exploitation, soit 1368 personnes. Les conducteurs représentent quant à eux 62.41% de l'effectif total, soit 1172 personnes.

Typologie

De 2007 à 2013, l'effectif moyen des domaines d'activités a augmenté de 23.68%. La répartition est la suivante :

- Exploitation : +28.79%
- Technique et Développement & Ingénierie : +10.68%
- Administration : +12.42%

Répartition hommes/femmes par domaine d'activités

Les femmes composent 10.54% de l'effectif total des tpg. Leur répartition est la suivante :

- Administration : 39.80%
- Exploitation : 8.04%
- Technique et Développement & Ingénierie : 2.59%

Le pourcentage de femmes cadres est passé de 13.79% en 2012 à 14.66% en 2013.

Absences

En 2013, le taux d'absentéisme s'est élevé à 7.30%. Les accidents non professionnels ont augmenté de 16% tandis que les accidents professionnels ont diminué de 3.56%.

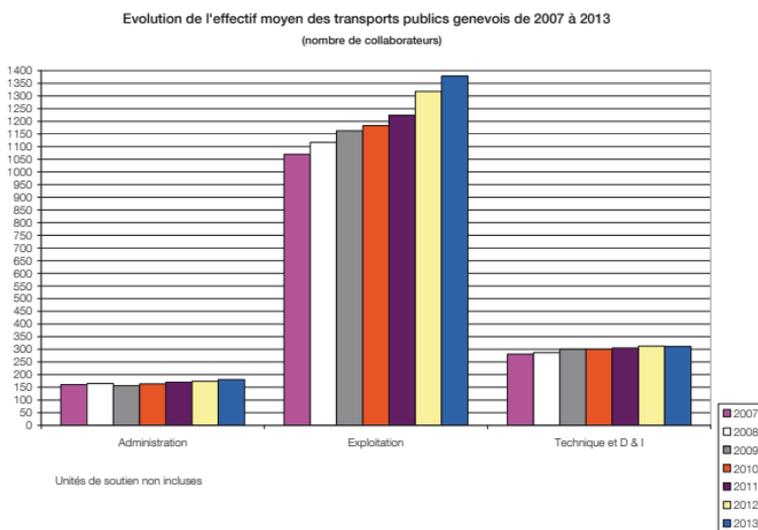
Formation

Trente-quatre des 321 demandes d'apprentissage et de stages adressées aux tpg en 2013 ont été retenues.

En 2013, les coûts liés à la formation se chiffrent à CHF 1'094'296.

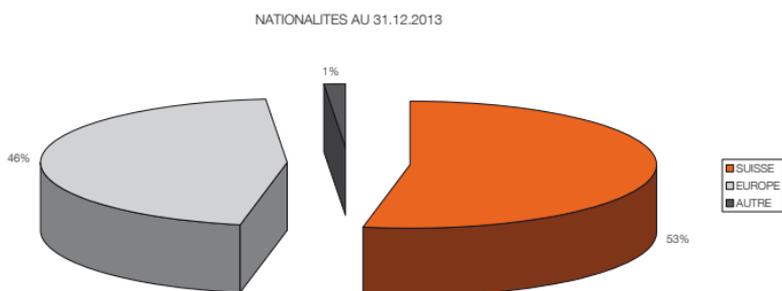
Evolution de l'effectif moyen

En 2013, plus de 1'350 collaborateurs ont travaillé dans le domaine Exploitation.



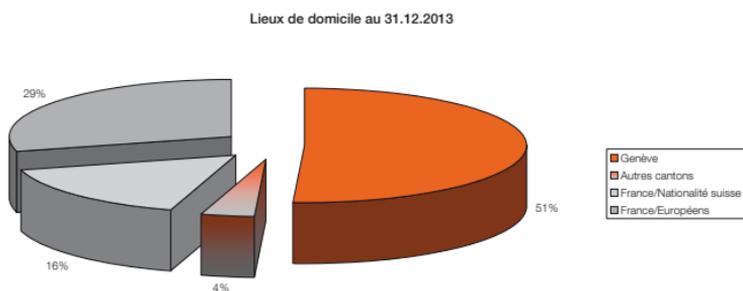
Nationalités

En 2013, la majorité des collaborateurs est d'origine suisse.



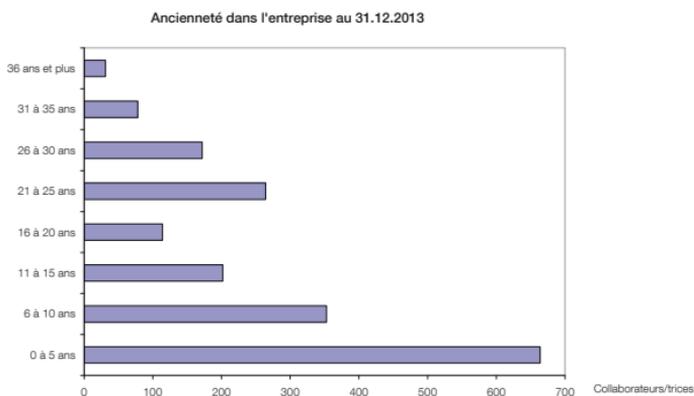
Lieux de domicile

La majorité des collaborateurs a son domicile à Genève en 2013.



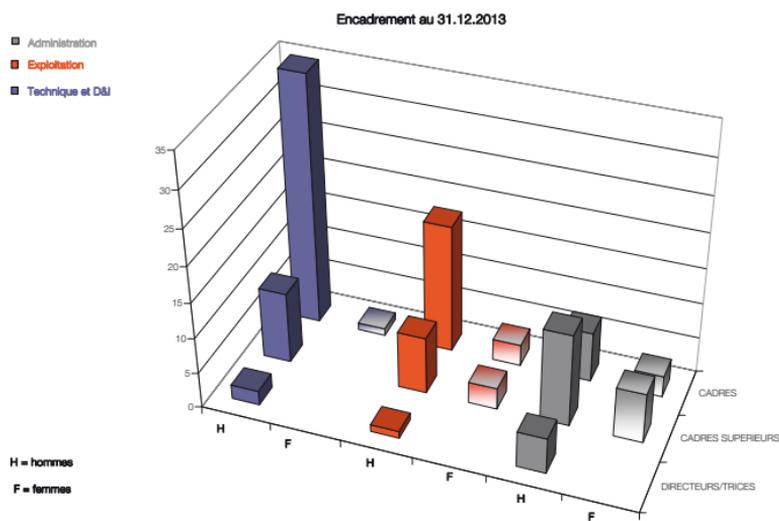
Ancienneté dans l'entreprise

En 2013, l'ancienneté moyenne des collaborateurs tpg est de 12 ans et 6 mois



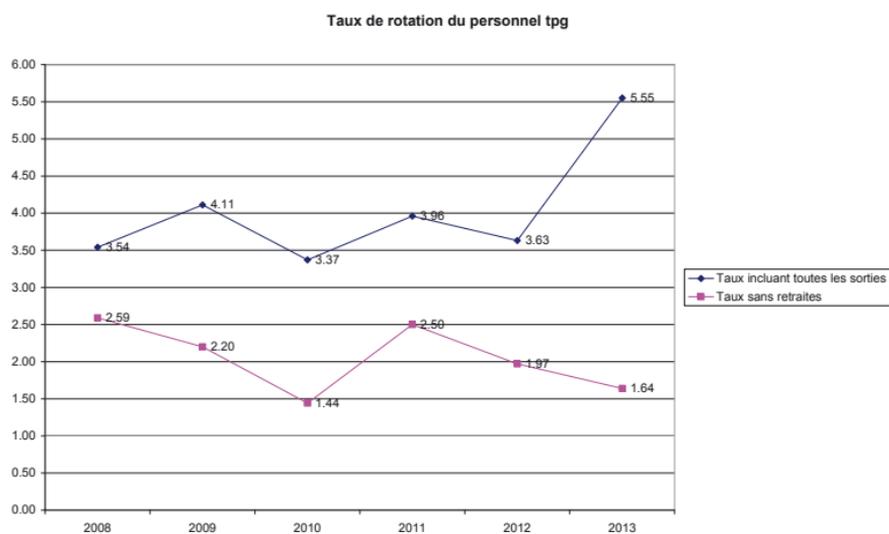
Encadrement

Le nombre de femmes cadres a connu une légère augmentation en 2013.



Taux de rotation du personnel tpg

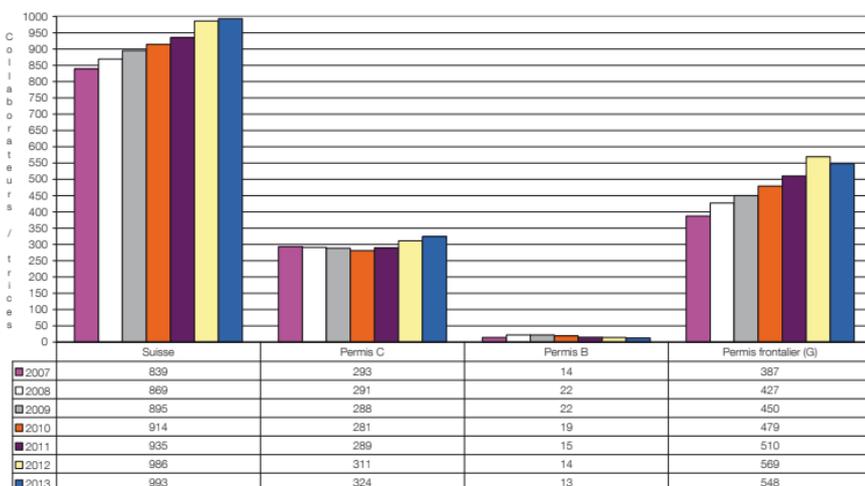
Depuis 2008, les départs du personnel (retraites non incluses) ont diminué.



Comparatif 2007 à 2013 entre suisses et détenteurs de permis au 31 décembre

De 2007 à 2013, l'effectif moyen de l'entreprise a augmenté de 23.68% alors que l'effectif des collaborateurs de nationalité suisse progressait de 18.36%.

Comparatif 2007 à 2013 entre Suisses et détenteurs de permis de travail au 31 décembre



Répartition des engagements 2013 entre suisses et détenteurs de permis au 31 décembre

No engagements 2013	CH		Permis C		Permis B		Permis G		Cumul
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	
Sous total CA/DG & Stratégie	6	100%	0	0%	0	0%	0	0%	6
Sous total Finances & Gestion	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%	1
Sous total SIT	2	67%	1	33%	0	0%	0	0%	3
Sous total Ressources humaines	2	100%	0	0%	0	0%	0	0%	2
Total Structure Strat. & Fonct.	11	92%	1	8%	0	0%	0	0%	12
Sous total Exploitation	26	52%	19	38%	0	0%	5	10%	50
Sous total Développement & Ingénierie	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	1
Sous total Technique	11	69%	4	25%	0	0%	1	6%	16
Sous total Ventes/Marketing	3	60%	2	40%	0	0%	0	0%	5
Total Structure opérationnelle	40	56%	25	35%	0	0%	7	10%	72
Sous total Unités soutien	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
TOTAL TPG	51	61%	26	31%	0	0%	7	8%	84
Sous total UNIRESO	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0
TOTAL TPG + UNIRESO	51	61%	26	31%	0	0%	7	8%	84

Répartition de l'effectif 2013 entre suisses et détenteurs de permis au 31 décembre

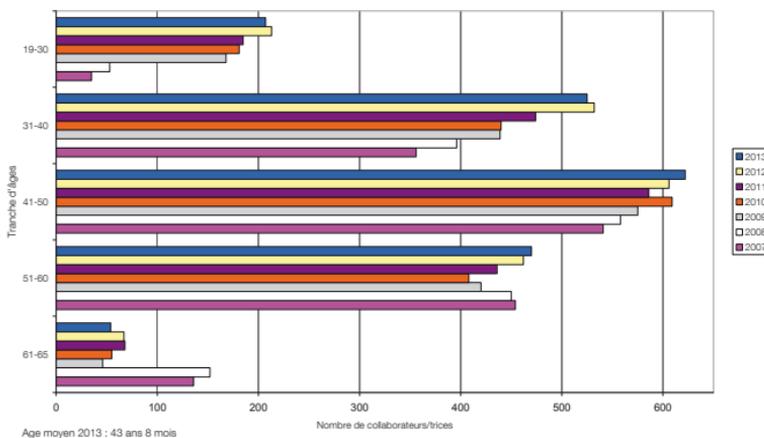
Répartition effectif au 31.12.2013	CH		Permis C		Permis B		Permis G		Cumul
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	
Sous total CA/DG & Stratégie	22	88%	0	0%	0	0%	3	12%	25
Sous total Finances & Gestion	20	61%	3	9%	0	0%	10	30%	33
Sous total SIT	17	53%	2	6%	0	0%	13	41%	32
Sous total Ressources humaines	20	87%	1	4%	0	0%	2	9%	23
Total Structure Strat. & Fonct.	79	70%	6	5%	0	0%	28	25%	113
Sous total Exploitation	661	48%	271	20%	11	1%	425	31%	1369
Sous total Développement & Ingénierie	10	63%	1	6%	0	0%	5	31%	16
Sous total Technique	179	61%	40	14%	1	0%	73	26%	293
Sous total Ventes/Marketing	51	71%	5	7%	1	1%	15	21%	72
Total Structure opérationnelle	901	52%	317	18%	13	1%	518	30%	1749
Sous total Unités soutien	12	86%	1	7%	0	0%	1	7%	14
TOTAL TPG	992	53%	324	17%	13	1%	547	29%	1876
Sous total UNIRESO	1	50%	0	0%	0	0%	1	50%	2
TOTAL TPG + UNIRESO	993	53%	324	17%	13	1%	548	29%	1878

Répartition de l'effectif de l'encadrement 2013 entre suisses et détenteurs de permis au 31 décembre

Répartition effectif encadrement au 31.12.2013	Cadres			Cadres supérieurs				Directeurs			Cumul			
	CH	Permis C	Permis G	CH	Permis C	Permis G	CH	Permis C	Permis G					
Sous total CA/DG & Stratégie	0	0%	0	0%	4	80%	0	0%	1	20%	0	0%	5	
Sous total Finances & Gestion	2	32%	0	0%	1	11%	0	0%	4	44%	0	0%	1	11%
Sous total SIT	0	0%	0	0%	1	25%	0	0%	2	50%	1	25%	0	0%
Sous total Ressources humaines	0	0%	0	0%	4	80%	0	0%	0	0%	1	20%	0	0%
Total Structure Strat. & Fonct.	2	9%	0	0%	10	43%	0	0%	6	26%	3	13%	0	0%
Sous total Exploitation	16	48%	2	6%	3	9%	8	24%	1	3%	0	0%	0	0%
Sous total Développement & Ingénierie	0	0%	0	0%	0	0%	3	75%	0	0%	1	25%	0	0%
Sous total Technique	24	55%	4	9%	8	18%	5	11%	1	2%	1	2%	0	0%
Sous total Ventes/Marketing	0	0%	4	36%	3	27%	2	18%	1	9%	0	0%	0	0%
Total Structure opérationnelle	40	43%	10	11%	14	15%	18	20%	3	3%	3	3%	0	0%
Sous total Unités soutien	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL TPG	42	37%	10	9%	15	13%	28	24%	3	3%	9	8%	6	5%
Sous total UNIRESO	0	0%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%	0	0%
TOTAL TPG + UNIRESO	42	36%	10	9%	15	13%	29	25%	3	3%	9	8%	6	5%

Pyramide des âges

Pyramide des âges entreprise au 31.12.2013



Statistiques

Caractéristiques des lignes au 14 décembre 2013

Lignes	Moynens journalières (parcours en Suisse)			
	Longueurs moyennes (km)	Temps de parcours moyens (h:m:s)	Vitesse commerciale d'exploitation (km/h)	
1	Petit-Bel-Air- Gradelle – Terrassière – Hôpital – Plainpalais – Stand – Gare Cornavin – Jardin Botanique	11.00	0:46:27	14.21
2	Genève-Plage – Place des Eaux-Vives (Rive) – Bel-Air – Jonction – Onex-Cité	8.18	0:33:07	14.81
3	Gardiol – Servette – Lyon (Gare Cornavin) – Bel-Air – Claparède – Crêts-de-Champel	7.81	0:35:33	13.18
4	Bel-Air – Jonction – Bachet-de-Pesay – Plan-les-Ouates – Perly-Douane – P+R Perly	8.67	0:27:27	18.95
5	Thônex-Vallard – Hôpital – Bel-Air – Gare Cornavin – Nations – Palexpo – Aéroport	12.66	0:49:00	15.50
6	Vernier-Village – Charmilles – Lyon (Gare Cornavin) – Rive – Genève-Plage	8.85	0:36:26	14.58
7	Hôpital – Rive – Bel-Air – St-Jean – Tours Lignon	6.90	0:30:48	13.44
8	OMS – Appia – Nations – Gare Cornavin – Rive – Conches – Veyrier-Douane / Veyrier-Tournettes	11.21	0:39:52	16.88
9	Petit-Bel-Air – Gradelle – Place des Eaux-Vives (Rive) – 22-Cantons (Gare Cornavin) – Tours Lignon	10.99	0:43:38	15.11
10	Aéroport – Charmilles – Lyon (Gare Cornavin) – Bel-Air – Rive	6.51	0:30:19	12.89
11	Jardin Botanique – Nations – Jonction – Tours-de-Carouge – Bout-du-Monde	8.73	0:37:49	13.84
12	Palettes – Bachet-de-Pesay – Carouge (Rondeau) – Augustins – Plainpalais – Bel-Air – Rive – Mollesulaz	9.38	0:38:10	14.75
14	P+R Bernex – Petit-Lancy – Jonction – Stand – Bel-Air – Gare Cornavin – Servette – Meyrin-Gravière	12.84	0:42:30	18.12
15	Palettes – Grand-Lancy – Acacias – Plainpalais – Stand – Gare Cornavin – Nations	6.78	0:29:20	13.87
18	Bel-Air – Stand – Gare Cornavin – Servette – CERN	8.11	0:27:32	17.67
19	Vernier-Village – Charmilles – Lyon (Gare Cornavin) – Bel-Air – Jonction – Onex-Cité	11.60	0:45:17	15.37
21	Nations – Onex – Lancy-Pont-Rouge – Tours-de-Carouge – Crêts-de-Champel – Gare des Eaux-Vives	11.78	0:44:10	16.01
22	Cressy – Bouchet – Châtelaine – Grand-Lancy – Bachet-de-Pesay – Tours-de-Carouge	10.80	0:34:36	18.72
23	Aéroport – Blandonnet – Lignon – Grand-Lancy – Palettes – Le Rolliet – ZIPL0	12.29	0:37:06	19.88
25	Thônex-Vallard – Place des Eaux-Vives – Gare Cornavin – Jardin Botanique	8.06	0:33:49	14.30
27	Carouge (Rondeau) – Tours-de-Carouge – Epinettes – Ecole-Médecine – Cirque – Bel-Air – Gare Cornavin	4.27	0:21:32	11.90
28	Jardin Botanique – Nations – Aéroport – Blandonnet – Vernier-Village – Parfumerie	11.86	0:35:37	19.98
31	P+R Sous-Moulin – Place Favre – Belle-Idée – Hôpital Trois-Chêne – Puplinge-Marie	6.48	0:21:19	18.26
32	Sainte-Cotilde – Cirque – Plainpalais – Uni-Mail – Sainte-Cotilde	1.34	0:06:35	9.38
33	Rive – Gradelle – Vandœuvre – Chevir – Puplinge-Mairie	9.49	0:23:08	24.62
34	Veyrier-Tournettes – CS Sous-Moulin – Chêne-Bougeries – Crête – Chevir	10.99	0:28:27	23.18
35	Augustins – Beau-Séjour – Entrée-Hôpital – Augustins	2.00	0:08:30	14.15
36	Place de Neuve – Bel-Air Cité – Rive – Vieille-Ville – Place de Neuve	1.61	0:07:46	12.44
41	Tours-de-Carouge – Vessy – Veyrier-Tournettes – Petit-Veyrier	8.51	0:22:41	22.50
42	Carouge (Rondeau) – Bachet-de-Pesay – Palettes – La Rolliet – Perly – Lully – Bernex – Croisée de Confignon	11.95	0:33:48	21.21
43	Stade de Genève – Belle-Cour – Onex – Loëx-Hôpital	8.00	0:23:21	20.56
44	Tours-de-Carouge – Drize – Croix-de-Rozon-Douane	4.88	0:12:03	24.29
45	Tours-de-Carouge – Plateau de Pinchat – Troinex-Ville	3.65	0:12:09	18.03
46	Bellins – Bachet-de-Pesay – Saconnex-d'Arve – Bardonnex	6.84	0:19:08	21.45
47	P+R Bernex – Bernex-Place – Vailly	2.08	0:06:07	20.43
51	CO Renard – Aire – Lignon – Châtelaine – Bouchet – Mervelet	7.92	0:25:42	18.49
53	Bouchet – Grand-Saconnex – Machéry	4.23	0:13:43	18.49
54	Satigny-Gare – Bois-de-Bay – Vernier-Village – Gare ZIMEYSA	10.84	0:22:00	29.56
57	Aéroport – Blandonnet – Gare ZIMEYSA – Meyrin-Gravière – Gare de Meyrin	10.34	0:30:11	20.55
61	Annemasse Gare – Mollesulaz-Douane – Peillonex – Rieu – Terrassière – Gare Cornavin	9.61	0:38:33	14.96
A	Rive – Gradelle – Coligny – Meinier – Gy-Église / Corsinge-Village	12.32	0:31:23	23.56
B	Vésénaz-Eglise – Pallanterie – Anières-Mairie – Bassy – Chevrens	7.64	0:16:45	27.38
C	Malagnou / P+R Sous-Moulin – Graveson – Puplinge – Presinge – Jussy-Meurets / Monnaz	13.55	0:33:52	24.01
D	Bel-Air – Bachet-de-Pesay – Plan-les-Ouates – Perly – Saint-Julien-Gare / Neydens-Vitam'Parc / ZI Les Moulins / Valéry Chef-Lie	11.04	0:34:09	18.40
E	Rive – Vésénaz – Colonge-Bellerive – Corsier-Port – Anières – Hermance	12.14	0:31:28	22.47
F	Gare Cornavin – Nations – Grand-Saconnex – Ferney-Voltaire-Mairie – Cessy – Gex-ZAC (France)	14.61	0:39:30	22.19
G	Rive – Vésénaz – Pallanterie – P+R Veigy / Veigy (France)	13.12	0:29:35	26.61
K	Petite-Vendée – Onex – Bernex – Cartigny – Avully – Chancy-Douane / Pougny-Gare (France)	16.78	0:37:33	26.82
L	Petite-Vendée – Onex – Confignon – Laconnex – Soral – Avusy	15.55	0:36:17	25.72
M	Collonges-Bourg d'en Haut – Saint-Julien-Gare (France)	0.00	0:23:24	19.85
O	Lycée International (France) – Ferney-Voltaire-Mairie – Prévessin-Moëns-Mairie – Mategnin – Meyrin-Gravière	9.24	0:22:47	24.33
S	Sézanne – Lully – Confignon – Bernex – Aire-la-Ville – Satigny-Gare	11.99	0:26:00	27.68
T	La Plaine – Poizat – P+R Chalex-La Halle (France)	3.85	0:11:00	20.98
V	Gare Cornavin – Nations – Chambésy – Colovrex – Genthod – Entrée-Versoir – CS La Bécaissière	15.64	0:43:53	21.39
VB	Colovrex – Genthod – Entrée-Versoir – CS La Bécaissière	8.60	0:23:55	21.57
W	Satigny-Gare – Bourdigny – Chouilly – Peissy – Satigny-Gare	9.18	0:19:16	28.58
X	Chancy-Douane – Avully – La Plaine / Russin / Dardagny	6.63	0:15:00	26.51
Y	Ferney-Voltaire-Mairie – Aéroport – Blandonnet – Gare ZIMEYSA – CERN – St-Genis – Val-Thoiry (France)	23.97	1:01:30	23.39
Z	Gare Cornavin – Nations – Chambésy – Colovrex – Collex – Bossy – Bois-Chatton (France)	10.78	0:28:41	22.54

	Longueur exploitée* au 14.12.2013 (en mètres)	Longueur exploitée* au 8.12.2012 (en mètres)
Tramways	33'130	33'130
Trolleybus	30'380	30'380
Autobus	359'480	359'480
TOTAL	422'990	422'990

* selon Office fédéral de la statistique suisse des transports

Parc des véhicules et kilomètres parcourus

Nombres de véhicules au 31.12.2013

Nombres de véhicules au 31.12.2012

Kilomètres parcourus 2013

Kilomètres parcourus 2012

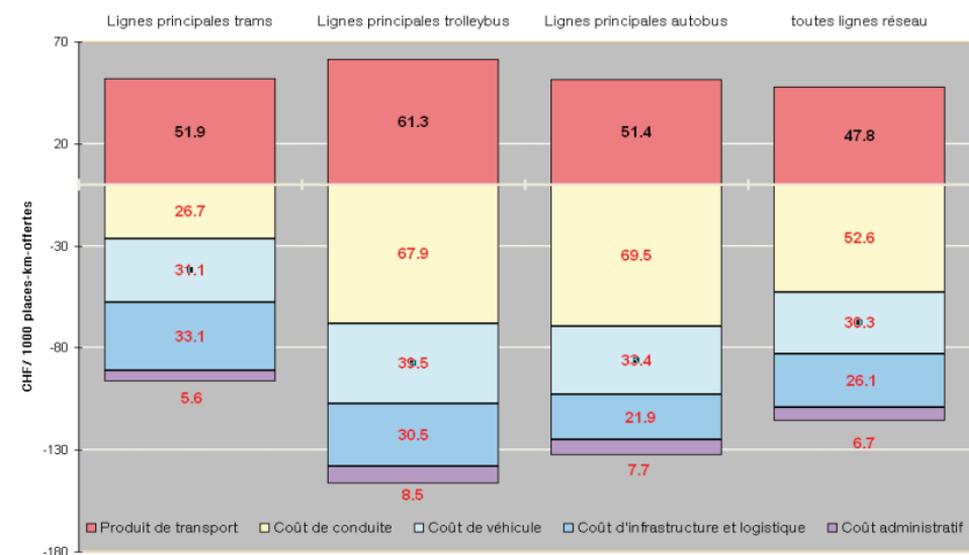
Véhicules d'exploitation	Nombres de véhicules au 31.12.2013	Nombres de véhicules au 31.12.2012	Kilomètres parcourus 2013	Kilomètres parcourus 2012
Tramways				
Tramways Düwag 2 caisses	24	24	998'853	1'168'756
Tramways Düwag 3 caisses	22	22	968'757	1'052'155
Tramways Cityrunner	39	39	2'745'197	2'950'522
Tramways Tango	19	13	1'275'138	721'329
Total tramways	104	98	5'987'945	5'882'762
Trolleybus				
Trolleybus articulés	80	80	3'585'854	3'370'371
Trolleybus bi-articulés	11	11	487'190	469'160
Total trolleybus	91	91	4073'044	3839'531
Autobus				
Minibus	5	5	208'273	192'447
Autobus	38	39	1'521'405	1'370'938
Autobus articulés	181	180	10'269'706	10'069'857
Autobus bi-articulés	5	5	144'956	150'094
Autobus : lignes en sous-traitance			6'872'283	6'069'171
Total autobus	229	229	19'016'623	17'862'507
Total des véhicules d'exploitation	424	418	29077'612	27'584'800

Véhicules de musées

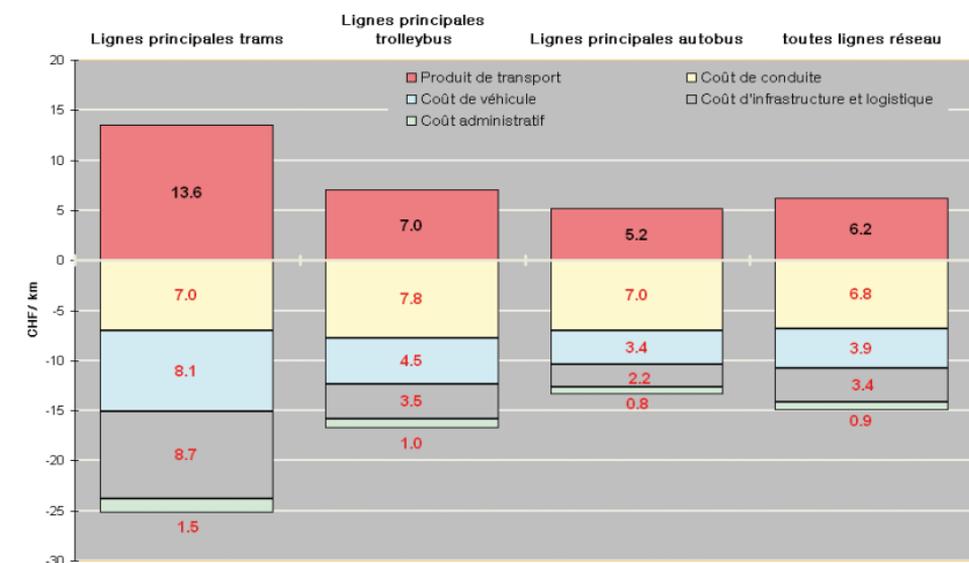
Automotrices tramways	5	4	2'358	3'350
Pemorqueaux tramways	2	2	1'201	1'393

Structure de coût des lignes principales en 2013

En CHF/1'000 places kilomètres offertes

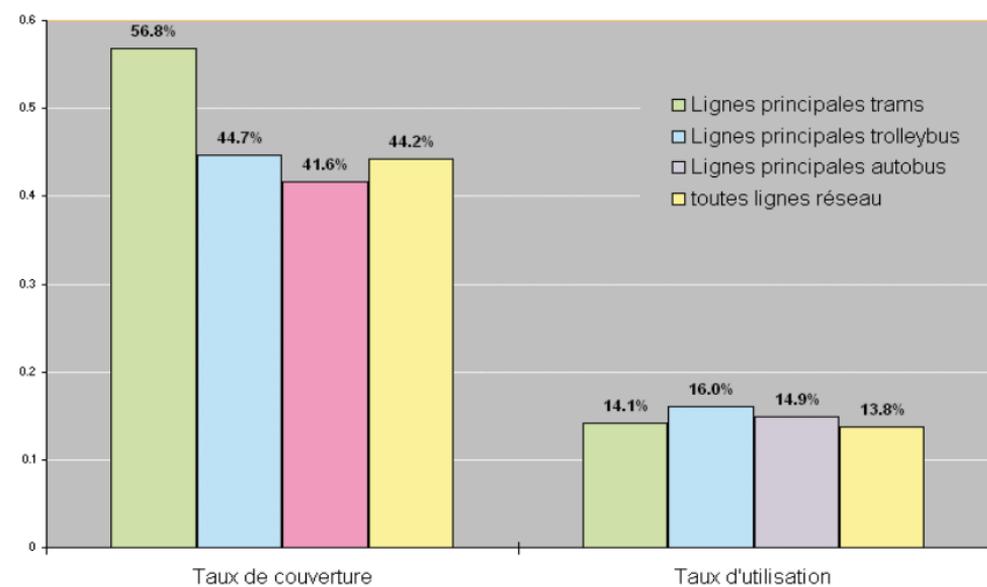


En CHF/km productifs parcourus

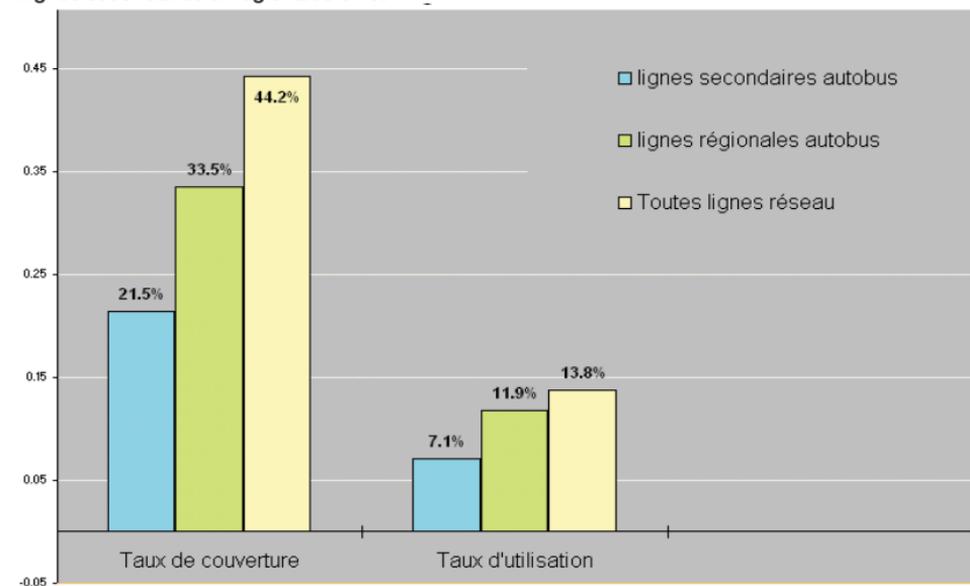


Taux de couverture et d'utilisation des lignes en 2013

Lignes principales en %



Lignes secondaires et régionales en %



Produits du transport

Produits du transport TTC

	2013	2012	Ecart en CHF	Ecart en %
Billets	47'221'445	47'401'974	-180'530	0%
Abonnements annuels	48'025'666	45'402'002	2'623'664	6%
Abonnements mensuels	43'110'508	39'746'861	3'363'648	8%
Autres produits communautaires	6'157'140	4'863'942	1'293'197	27%
Produits du transport communautaires	144'514'759	137'414'780	7'099'979	5%
Autres produits non communautaires	12'224'644	10'744'998	1'479'646	14%
TOTAL	156'739'403	148'159'777	8'579'626	6%

Statistiques sur deux ans

Code Mode
de
calcul

2012

2013

Renseignements divers et ratios

1	Indice genevois des prix à la consommation (déc. 1982 = 100)	170.1	170.3
2	Population de la zone desservie par les TPG	458'202	458'214
3	Superficie de la zone desservie par les TPG	176.75	177.70
Km-convois parcourus <i>en milliers</i>			
4	Trams	4'870	4'996
5	Trolleybus	3'850	4'069
6	Autobus	16'379	17'364
7	Total	25'099	26'429
8	7/18 Km-convois parcourus par convoi	60'045	62'333

Voyageurs transportés

9	Nombre de voyages total <i>en milliers</i>	192'344	196'640
10	Nombre de voyages par jour	526'970	538'740
11	9/7 Voyages par km-convoi	8	7
12	9/2 Voyages par habitant de la zone desservie	420	429
13	2/3 Densité de population desservie	2'592	2'579
14	Longueur du réseau exploité en km	423	423

Parc de véhicules

15	Traction trams	98	104
16	Traction trolleybus	91	91
17	Traction autobus	229	229
18	Total véhicules traction	418	424

Nombre de places-voyageurs dans les véhicules

19	Trams	29'555	31'796
20	Trolleybus	13'288	13'288
21	Autobus	31'454	31'380
22	Total	74'297	76'464

23	7/2 Nombre de km offerts par habitant de la zone desservie	54.777	57.678
24	Effectif total des employés	1'800	1'867

Glossaire

Capacité moyenne des véhicules

Capacité moyenne tenant compte, selon les spécifications techniques du véhicule, des places assises et de 6-8 personnes debout par mètre carré.

Déplacement

Ensemble de voyages pour aller d'une origine à une destination.

Kilomètres x convois parcourus

Total des kilomètres productifs et kilomètres de service parcourus en une année, tous véhicules confondus, sans

Kilomètres productifs

Kilomètres mis à la disposition des clients.

Kilomètres de service

Kilomètres entre le dépôt et la ligne à la prise (et en fin) de service.

Longueur du réseau exploité

Somme des tronçons exploités. Les tronçons exploités par plusieurs lignes et /ou dans des sens différents ne so

Mode de traction

Les TPG exploitent 3 modes de traction: tramways, trolleybus et autobus.

Places x kilomètres

Correspond à l'offre: les kilomètres x convois multipliés par la capacité moyenne des véhicules avec une base de 4 personnes debout par mètre carré

Recettes tarifaires

Vente de tous les titres de transport + indemnités fédérales pour le transport de militaires + indemnités tarifaires (

Recettes tarifaires

Vente de tous les titres de transport + indemnités fédérales pour le transport de militaires + **indemnités tarifaire:**

Recettes de desserte

Contributions des pouvoirs publics fixées à l'avance (Confédération, canton et communes) et de tiers à la couver

Réseau urbain

Réseau exploité à l'intérieur de l'agglomération par les lignes 1 à 57

Réseau régional

Réseau exploité à l'extérieur de l'agglomération par les lignes A à Z.

Taux de couverture des charges

Recettes tarifaires, financières et diverses divisées par le total des charges.

Voyage

Chaque montée dans un véhicule TPG.

Voyages x kilomètres

Correspond à l'utilisation de l'offre: ensemble de kilomètres parcourus par les passagers.

Voyages par habitant

Nombre de voyages par habitant résidant à moins de 300 mètres d'un arrêt du réseau urbain ou 500 mètres d'u

Etats financiers consolidés

Pour l'exercice clôturé au 31 décembre 2013 suivant le règlement sur l'établissement des états financiers (REEF) basé sur les normes IPSAS.

Bilan consolidé

Bilan consolidé au 31 décembre 2013

En CHF	Notes	31.12.2013	31.12.2012
ACTIF			
LIQUIDITES	6	13'700'750	12'636'508
DEBITEURS D'EXPLOITATION	7	16'219'304	22'721'757
STOCKS	8	18'315'105	17'196'355
AUTRES ACTIFS CIRCULANTS	9	14'553'453	9'628'915
TOTAL DES ACTIFS CIRCULANTS		62'788'612	62'183'535
TERRAINS, BÂTIMENTS INSTALLATIONS FIXES	10	85'508'924	82'691'935
VEHICULES ET LEURS EQUIPEMENTS	10	423'262'271	440'624'935
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES, NET	10	16'101'944	16'683'299
IMMOBILISATIONS INCORPORELLES, NET	11	9'172'090	10'384'197
TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS EN COURS	10, 11	31'969'692	25'609'815
AVANCES SUR ACHATS D'IMMOBILISATIONS	10	51'701'903	39'538'199
PARTICIPATIONS MISES EN EQUIVALENCE	12	444'837	217'236
ACTIFS FINANCIERS A LONG TERME	13	889'396	743'116
TOTAL DES ACTIFS IMMOBILISES		619'051'057	616'492'733
TOTAL DE L'ACTIF		681'839'669	678'676'267
PASSIF			
CREANCIERS D'EXPLOITATION	14	26'823'919	23'270'215
PART A COURT TERME DES PROVISIONS	16	1'482'153	826'949
EMPRUNTS ET DETTES A COURT TERME	6	7'701'857	4'872'187
PART A COURT TERME DES DETTES A LONG TERME	17	15'740'959	14'060'890
AUTRES ENGAGEMENTS A COURT TERME	15	46'433'915	46'186'720
TOTAL DES EXIGIBLES A COURT TERME		98'182'802	89'216'961
EMPRUNTS ET DETTES A LONG TERME	17	469'116'041	477'286'660
PROVISIONS A LONG TERME	16	115'609	264'090
ENGAGEMENTS EN FAVEUR DU PERSONNEL	18	32'286'919	33'141'209
TOTAL DES ENGAGEMENTS A LONG TERME		501'518'568	510'691'959
SOUS-TOTAL DU PASSIF		599'701'370	599'908'920
CAPITAL DE DOTATION	19	44'000'000	44'000'000
FONDS DE RESERVES	20	34'772'376	34'126'258
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		3'365'923	641'089
CAPITAUX PROPRES		38'138'299	34'767'347
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		681'839'669	678'676'267

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Compte de résultat consolidé

Compte de résultat consolidé au 31 décembre 2013

En CHF	Notes	2013	2012
REVENUS DES TRANSPORTS	21	152'135'233	144'328'591
CONTRIBUTION DE L'ETAT DE GENEVE	22	225'000'882	222'053'583
CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION	23	10'888'056	10'652'961
CONTRIBUTION DES COMMUNES ET DES TIERS		8'069'390	6'994'616
PRODUITS D'EXPLOITATION DIVERS	24	14'035'831	13'843'187
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION		410'129'391	397'872'938
FRAIS DE PERSONNEL	25	224'223'881	221'690'036
FRAIS DE VEHICULES	26	33'420'248	33'025'276
FRAIS DE BÂTIMENTS ET INSTALLATIONS FIXES	27	27'196'020	29'889'143
SOUS-TRAITANCE DE TRANSPORT	28	42'230'217	37'559'243
CHARGES D'EXPLOITATIONS DIVERSES		22'984'760	20'848'830
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PERTES DE VALEURS	29	39'772'055	38'335'066
PERTES SUR CONSTATS ET DEBITEURS	30	3'296'578	2'977'403
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION		393'123'759	384'324'996
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION		17'005'632	13'547'942
PRODUITS FINANCIERS	31	1'849'447	2'503'985
CHARGES FINANCIERES	31	15'679'322	15'505'476
QUOTE-PART DANS LE RESULTAT DES SOCIETES ASSOCIEES	12	190'166	94'638
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		3'365'923	641'089

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableau des flux de liquidités consolidés

Tableau des flux de liquidités consolidés au 31 décembre 2013

En CHF	Notes	Consolidé 2013	Consolidé 2012
Activités opérationnelles			
Résultat net de l'exercice		3'365'923	641'089
Amortissements et pertes de valeur	29	39'772'055	38'335'066
Provisions sur débiteurs incluses dans corrections de valeurs des actifs	30	115'388	410'252
Attribution / Dissolution de provisions	16/18.2	337'432	3'446'915
Quote-part au résultat des participations mises en équivalence	12	-190'166	-94'658
Résultat de change non réalisé		-408'811	180'221
Résultat de l'exercice après ajustement des transactions non-monnaétaires		42'991'820	42'918'886
Produits d'intérêts	31	-619'057	-600'951
Dividendes reçus	31	-45'800	-91'600
Charges d'intérêts	31	14'238'985	14'434'940
Montants reclassés dans les activités d'investissement ou de financement		13'574'128	13'742'388
Variation des placements à court terme		0	0
Variation des débiteurs d'exploitation brut		6'730'490	3'339'717
Variation des stocks brut		-1'341'009	-1'556'227
Variation des autres actifs circulants		-4'924'538	865'188
Variation des créanciers d'exploitation		3'625'362	-13'561'991
Variation des autres engagements à court terme		241'105	-466'249
Utilisations des provisions	16	-685'000	-390'049
Variations du fonds de roulement		3'646'411	-11'769'611
FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES		60'212'360	44'891'664
Activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	10	-27'431'046	-92'213'221
Avances sur acquisitions de véhicules	10	-12'164'080	39'384'275
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	11	-2'139'489	-2'912'413
Acquisition de participations financières	12	-69'417	0
(Octroi) / Remboursement des créances à long terme	13	-146'280	-10'230
Dividendes encaissés	12/13	79'332	129'267
Produits d'intérêts encaissés		35'634	17'528
FLUX DE LIQUIDITES AFFECTES AUX ACTIVITES D'INVESTISSEMENTS		-41'835'346	-55'604'794
Activités de financement			
Augmentation des emprunts		9'000'000	49'000'000
Remboursement des emprunts		-14'798'378	-12'103'236
Intérêts payés		-13'357'734	-13'415'845
Intérêts payés sur le capital de dotation		-990'000	-1'100'000
FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES DE FINANCEMENT		-20'146'112	22'380'919
Effet des conversions de change sur la liquidité		3'671	32'604
AUGMENTATION / (DIMINUTION) NETTE DE LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES		-1'765'427	11'700'393
Liquidités et équivalents de liquidité à l'ouverture de l'exercice		7'764'320	-3'936'073
LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES A LA FIN DE L'EXERCICE		5'998'894	7'764'320
Liquidités et équivalents de liquidités TPG	6	13'700'750	12'636'508
Caisse centralisée auprès du Canton de Genève "Cash Pooling"	6	-7'701'857	-4'872'187
LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES A LA FIN DE L'EXERCICE		5'998'894	7'764'320

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Variation des fonds propres consolidés

Variation des capitaux propres au 31 décembre 2013

	Fonds de réserve (antérieur à 1996)	Fonds de réserve autres	Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996	Résultats cumulés régional depuis 1996		Ecarts de conversion	Total
				Affectation cantonale	Affectation fédérale		
En CHF							
Capitaux propres au 1er janvier 2012	2'972'887	30'168'420	2'381'836	1'188'256	-2'503'215	-80'308	34'127'876
Modification affectation régionale			-147'087	104'431	42'655		0
Différences de conversion						-1'619	-1'619
Fonds de réserve au 31 décembre 2012	2'972'887	30'168'420	2'234'750	1'292'688	-2'460'560	-81'927	34'126'258
Résultat net de l'exercice	0	320'545	-1'148'009	1'027'988	440'566		641'089
Capitaux propres au 31 décembre 2012	2'972'887	30'488'965	1'086'741	2'320'675	-2'019'994	-81'927	34'767'347
En CHF							
Capitaux propres au 1er janvier 2013	2'972'887	30'488'965	1'086'741	2'320'675	-2'019'994	-81'927	34'767'347
Modification affectation réseau urbain		173'165	-173'165				0
Différences de conversion		2'321				2'708	5'029
Fonds de réserve au 31 décembre 2013	2'972'887	30'664'451	913'575	2'320'675	-2'019'994	-79'219	34'772'376
Résultat net de l'exercice	0	1'861'160	1'658'088	-107'328	-45'998		3'365'923
Capitaux propres au 31 décembre 2013	2'972'887	32'525'611	2'571'663	2'213'347	-2'065'991	-79'219	38'138'298

Affectation du résultat de l'exercice

En CHF	31.12.2013	31.12.2012
Résultat net de l'exercice du Groupe	3'365'923	641'089
./. Affectation aux Réserves part TPG de subventions non dépensées	-1'682'961	-320'545
./. Affectation aux Réserves part Etat de subventions non dépensées	-1'682'961	-320'545
Soldes à affecter	-3'365'923	-641'089

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

