

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 30 avril 2015

Projet de loi

approuvant le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014

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 10 décembre 2014;
vu le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014;
vu le rapport de réalisation de l'offre des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014;
vu les décisions du conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) des 16 mars et 27 avril 2015,
décrète ce qui suit :

Article unique Rapport de gestion

Le rapport de gestion des Transports publics genevois (TPG) pour l'année 2014 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 pour l'exercice 2014.

I. Préambule

Ce projet de loi se réfère à la quatrième et dernière 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 visait un développement de l'offre des transports publics de + 35%.

Entre 2010 et 2014, l'offre (en places*kilomètres) a augmenté de + 30,20%, et de + 95,28% entre 2002 et 2014.

Selon les statistiques des TPG, la croissance enregistrée de la fréquentation (en voyages*kilomètres) a été de + 14,1% entre 2010 et 2014, et de + 86,90% entre 2002 et 2014 (compte tenu du changement de méthode de comptage en 2007 et 2008).

Le Conseil d'administration des TPG a adopté le 16 mars 2015 le rapport annuel de gestion 2014 et le 27 avril 2015 le rapport de réalisation de l'offre 2014.

II. Faits marquants de l'année 2014

Dans la continuité de l'année 2013, l'année 2014 a été placée sous le signe de la stabilité avec peu de changements sur le réseau des transports publics.

Réseau tramway

Pour l'année 2014, le seul changement d'importance sur le réseau tramway a consisté à prolonger la ligne 18 de Bel-Air à Carouge, le 28 juin 2014, avec une cadence de 10 minutes. En conséquence, la ligne de bus 27, qui faisait double emploi, a été supprimée.

Réseau trolleybus

Le réseau des trolleybus n'a pas évolué. Les TPG ont toutefois continué à déployer des actions de fiabilisation, de sécurisation de l'offre et d'amélioration du confort avec la mise en service progressive des nouveaux véhicules Exqui.City.

Réseau bus

Ligne 57

Lors de sa création, la ligne 57 fonctionnait en complémentarité avec la ligne Y. Or, en décembre 2012, la ligne Y a vu son offre s'intensifier par la décision du Groupement Local de Coopération Transfrontalière des transports publics (GLCT). Il a donc été proposé de modifier son tracé, de sorte à rendre cette ligne plus efficiente, tout en continuant à remplir ses missions. Outre le fait que la cité de Meyrin s'est rapprochée de l'aéroport (gain de 10 minutes par rapport à la situation antérieure), la ligne offre dorénavant une liaison entre Meyrin et Vernier village.

Lignes E et G

Durant le chantier de la réalisation de la tranchée couverte de Vézenaz, l'Etat a partiellement financé des renforts d'offre sur les lignes E et G aux heures de pointe. Le planning de ce chantier prévoyant l'ouverture de la tranchée aux voitures début 2014, il a été décidé de pérenniser cette offre au vu de son succès.

Lignes K et L

Depuis l'ouverture du tram 14 reliant Meyrin au P+R de Bernex, les lignes K et L effectuaient leur terminus à la Petite-Vendée. Cette solution était tolérée par la commune de Lancy jusqu'au changement horaire de fin 2013. A cette date, le terminus avait été déplacé au stade de Genève avec un tracé aller empruntant la route du Pont-Butin et un tracé retour empruntant la rampe du Grand-Lancy.

Parallèlement, suite à la demande de la commune de Bernex, qui ne souhaitait plus que toutes les lignes circulent à travers la rue du village très étroite, les lignes K et L avaient été déplacées sur la route de Chancy avant de rejoindre le bas du village pour desservir le cycle du Vuillonex, la ligne 47 prenant le relais dans le centre du village à une cadence de 10 minutes.

Toutefois, au changement horaire du 14 décembre 2014, le terminus de ces lignes a été à nouveau modifié et déplacé aux Esserts, en raison des difficultés de progression constatées sur la route du Pont-Butin. De plus, suite à la demande des communes de la Champagne et avec l'accord de la commune de Bernex, la ligne L a été réintroduite dans le centre du village.

Autres améliorations

Parmi les autres améliorations, il faut noter les efforts réalisés en matière, d'une part, de qualité du service (réingénierie des distributeurs pour les rendre plus fiables et plus performants, introduction de la vente de billets et cartes journalières par SMS, site Internet en anglais, renouvellement des abonnements par Internet, etc.) et, d'autre part, de qualité environnementale (exploitation de deux véhicules électriques sur la ligne 36, mise en service d'une centrale photovoltaïque au Bachet, livraison des nouveaux trolleybus Exqui.City, etc.).

III. Réalisation de l'offre de transport 2014

La conception et la présentation du rapport annuel des TPG sur la réalisation de l'offre de transport 2014, adopté par le Conseil d'administration des TPG le 27 avril 2015, 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 2014 sont présentés ci-après.

Offre de transport

Croissance des places*kilomètres réalisées (PKR) : - 0,9% par rapport à la cible corrigée 2014 (selon arrêté du Conseil d'Etat du 4 septembre 2013) en valeur absolue du contrat de prestations (3 267 millions de places*kilomètres au lieu de 3 296).

Entre 2013 et 2014, l'offre a diminué de 0,15%.

Entre 2010 et 2014, l'offre mesurée en valeur relative a augmenté de 25,46%, ce qui est inférieur à la croissance prévue dans le contrat qui était estimée à + 30%. 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 2014, qui est de 30,2%, représentant de facto une diminution en valeur relative de -3,5% par rapport à la cible (PKO) 2014 de + 34,9%. L'offre 2014 n'est donc pas conforme aux attentes du contrat de prestations 2011-2014, mais elle se situe toutefois dans la marge de tolérance de + ou - 5%. L'objectif est donc considéré comme atteint.

Fréquentation

Croissance des voyages*kilomètres mesurés (VKM) : + 1,1% par rapport à la cible corrigée 2014 (selon arrêté du Conseil d'Etat du 4 septembre 2013) en valeur absolue du contrat de prestations (462 millions de voyageurs au lieu de 457). L'objectif est donc considéré comme atteint.

Entre 2010 et 2014, une augmentation réelle de la fréquentation en valeur relative de + 12,9% a été enregistrée, ce qui est supérieur à la croissance du contrat qui était estimée à + 11,7%. 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 2014, qui est de + 14,1%, représentant de facto une différence en valeur relative de + 1,1% par rapport à la cible (VKE) 2014 de + 12,8%.

Il faut également noter que la fréquentation entre 2013 et 2014 a augmenté de 1,3%.

Conditions d'exploitation

Vitesse commerciale : la valeur 2014 mesurée est inférieure à la nouvelle cible corrigée 2014 du contrat (selon arrêté du Conseil d'Etat du 4 septembre 2013) avec 15,97 km/h au lieu de 16,23 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 identique à la vitesse commerciale 2013 (15,98 km/h). 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, 87,8% des courses ont un écart inférieur ou égal à 3 minutes par rapport à l'horaire (cible : 92%).

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 : 6,03 grammes de dioxyde de carbone par PKR ont été émis en 2014 par rapport à la cible de 8,60 grammes. L'objectif est atteint puisque inférieur de 29,9% par rapport à la cible du contrat.

Emissions de NO_x : 29,6 grammes d'oxyde d'azote par PKR ont été émis en 2014 par rapport à la cible de 46 grammes. L'objectif est atteint puisque inférieur de 35,65% par rapport à la cible du contrat.

Critères économiques et financiers

La valeur cible du *ratio de contributions cantonales* pour 2014 est fixée à 54,1%. Cet indicateur exprime les contributions cantonales monétaires (y compris les indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale) par rapport à l'ensemble des produits monétaires et vise à limiter la part de l'Etat dans les revenus des TPG. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un ratio 51,5% pour 2014.

La valeur cible du *ratio de couverture globale* pour 2014 est fixée à 46,5%. Cet indicateur met en rapport les produits monétaires avec les charges. Les produits monétaires ne comprennent aucune contribution, à l'exception des indemnités pour la Communauté tarifaire intégrale et la participation cantonale aux frais de gestion et communication Unireso. Cet indicateur vise à conserver une certaine proportion entre les ventes et l'ensemble des charges des TPG. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est supérieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont atteint un ratio 49,4% pour 2014.

La valeur cible de *maîtrise financière* pour 2014 est fixée à 0,116 F. Cet indicateur exprime l'ensemble des charges par PKR (Place Kilomètres Réalisés) et vise à contenir le coût du service offert par les TPG en dessous de la limite fixée. L'objectif est atteint lorsque le ratio obtenu est inférieur ou égal à la valeur cible. Les TPG ont un coût de 0,113 F/PKR pour 2014.

Tous les objectifs financiers sont atteints pour 2014.

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

IV. Gestion financière 2014

Les états financiers des Transports publics genevois (TPG) consolident les comptes de la maison mère avec trois sociétés filles détenues à 100%, *TPG Publicité SA*, *TPG France Sàrl*, *TPG Vélo SA*. L'exercice 2014 correspond à la dernière année du contrat de prestation 2011-2014.

L'exercice 2014 se solde par un bénéfice net extraordinaire de 15 441 703 F (2013 : 3 365 923 F), alors que le budget prévoyait une perte de 5 634 131 F, essentiellement en raison de la dissolution de la réserve non monétaire pour avantages aux retraités (+ 22 608 946 F). Sans cette dissolution exceptionnelle, les TPG auraient donc enregistré en 2014 une perte de 7 167 243 F.

Compte d'exploitation

Le résultat d'exploitation présente un bénéfice de 29 147 147 F, largement supérieur au budget et aux comptes 2013. Deux éléments exceptionnels impactent le résultat : la dissolution de la réserve (opération non monétaire) pour avantages aux retraités (revenu de + 22 608 946 F) et la totalité des pénalités pour retard de livraison des tramways Stadler (5,3 millions au lieu des 1,5 million de francs budgétés annuellement, soit une charge supplémentaire de 3,8 millions de francs). Le résultat d'exploitation sans ces deux éléments serait un bénéfice de 10 338 201 F, c'est-à-dire au-dessus du budget (9 643 465 F), mais bien au-dessous de l'année 2013 (17 005 632 F).

Le compte de résultat 2014 ne comporte plus de charge pour l'utilisation des infrastructures et le droit de superficie. En effet, en application du règlement sur l'établissement des états financiers (REEF), du 10 décembre 2014, les subventions non monétaires ne sont dorénavant plus comptabilisées mais figurent en annexe aux comptes (valeur 2014 : 20 211 651 F). La contribution de l'Etat, de même montant et non monétaire, qui venait compenser cette charge a été également supprimée. Ce projet de loi et le rapport de gestion des TPG utilisent les comptes de résultats du budget 2014 et de l'année 2013 expurgés de ces montants afin de permettre les comparaisons.

Par rapport à 2013 les produits d'exploitation sont en progression de 1,6% alors que les charges d'exploitation baissent de 1,6%, donnant une marge d'exploitation très favorable de 7,4% (2013 : 4,4%). En retirant les deux éléments exceptionnels mentionnés ci-dessus, les charges progressent de 2,2% et réduisent la marge d'exploitation à 3,6%, inférieure à 2013 mais légèrement meilleure que budgétée (+ 2,4%).

Produit d'exploitation

Le total des produits d'exploitation est 396 168 498 F, légèrement inférieur au budget de 0,4% (- 1 569 316 F) mais supérieur à 2013 de 1,6% (+ 6 348 384 F).

Les revenus de transports (153 681 500 F) sont en hausse de 1% par rapport à 2013 mais restent en dessous du budget (- 1,6%, soit - 2 540 588 F). Cet écart avec le budget s'explique principalement en raison de l'impact de l'initiative 146 « Stop à la hausse des tarifs TPG », acceptée en votation populaire le 18 mai 2014, qui a eu pour conséquences de freiner les ventes de titres Unireso (abonnements) sur le dernier trimestre 2014. Le chiffre d'affaires sur les billets a quant à lui augmenté par rapport à 2013 (+ 2 461 162 F) mais s'est toutefois également révélé moins important que prévu au budget.

En raison du dysfonctionnement des distributeurs automatiques de titres de transport, moins de voyageurs ont été contrôlés pour un taux de fraude en baisse entraînant des revenus de transports « autres » inférieurs à l'an dernier (- 898 237 F) et au budget (- 1 122 982 F).

La contribution de l'Etat de 206 904 820 F, plus une indemnité de 375 160 F pour participation aux frais d'Unireso, soit un total de 207 279 980 F, est conforme au budget, à l'exception de la subvention de 0,6 million de francs en faveur de TPG Vélo SA, qui n'a pas été versée dès lors que la prestation de vélos en libre-service n'avait pas été mise en place. Des augmentations moindres de la subvention octroyée aux TPG par l'Etat en 2012 et 2013, pour un total de 12 338 170 F, partiellement compensées par des contributions nouvelles pour 1 037 990 F (compensation des frais financiers En Chardon et subvention pour la ligne 61), ont réduit la contribution originale du contrat de prestation prévue à 218 205 000 F. Les contributions perçues de l'Etat en 2014 étaient cependant supérieures à celles de 2013 de 2 586 375 F (+ 1,3%).

Les contributions fédérales, des communes et des tiers dans leur ensemble (19 117 513 F) ne présentent pas d'écart significatif par rapport au budget et à 2013.

Les produits d'exploitation divers (16 089 505 F) sont supérieurs au budget (+ 1 635 505 F, soit + 11,3%) et à 2013 (+ 2 053 674 F, soit + 14,6%). Les recettes publicitaires sont en baisse par rapport au budget (- 1 039 236 F, - 11%) et 2013 (- 516 805 F, - 6%), mais ont été plus que compensées par une indemnité contractuelle reçue par les TPG (2,4 millions de francs).

Charges d'exploitation

Le total des charges d'exploitation est de 367 021 351 F, très inférieur au budget (- 21 072 998 F) et à 2013 (- 5 795 132 F). La dissolution de la réserve (opération non monétaire) de 21 848 290 F pour avantages aux retraités a été portée en diminution des charges d'exploitation.

Les rémunérations brutes des collaborateurs restent stables par rapport à 2013 en raison de deux phénomènes antagonistes : la réduction des ETP (Emploi à Temps Plein) à 1855 (- 12 ETP) et les mécanismes salariaux de réévaluation. Les rémunérations brutes sont inférieures au budget (-1 540 459 F). Les charges sociales et les autres frais de personnel, hors la dissolution exceptionnelle mentionnée ci-dessus, sont par contre en hausse de 13% par rapport à 2013 (+ 5 358 586 F), bien qu'en-dessous du budget (- 1 767 132 F), en raison de la recapitalisation de la fondation de prévoyance, d'une provision au titre du protocole d'accord avec le personnel et de l'augmentation du taux de cotisation des allocations familiales. Hors dissolution de provision, le total des frais de personnel est de 229 780 910 F, représentant le plus important poste de charges (63%).

Les frais de véhicules (34 024 992 F) sont inférieurs au budget de - 1 479 328 F en raison du projet de vélos en libre-service (VLS) qui n'est pas en vigueur et de la baisse du prix du gasoil. Les frais de véhicules sont en légère augmentation par rapport à 2013 (+ 1,8%).

Les coûts de re-engineering des distributeurs automatiques de titres de transport (DATT) continuent de peser sur les frais de bâtiments et installations fixes (8 431 104 F), qui sont au-dessus du budget de + 32,1% (+ 2 048 604 F) et de 2013 de + 22,4% (+ 1 542 361 F).

L'entrée en vigueur au 1^{er} avril 2014 de l'ordonnance de l'Office fédéral des transports (OFT) sur le salaire minimum de conduite a induit un coût supplémentaire dans la sous-traitance de transport (43 707 378 F). Ainsi, l'écart avec le budget est de + 1 257 378 F (+ 1,6%) et avec 2013 + 1 477 161 F (+ 5%).

Les plafonds de sous-traitance, fixé respectivement à 10% des charges, et de sous-traitance hors lignes frontalières et provisoires et à 4% des charges, selon la loi sur les transports publics genevois (LTPG; H 1 55) sont respectés avec respectivement 9,3% et 3,7%.

Les charges d'exploitation diverses (29 329 517 F) sont supérieures de 15% au budget (+ 3 835 447 F) et de 27,6% par rapport à 2013 (+ 6 344 756 F), principalement en raison du règlement de la totalité du solde de la pénalité pour retard de livraison des tramways Stadler.

Les amortissements (41 093 440 F) sont supérieurs à 2013 (+ 1 321 385 F) en raison des acquisitions plus importantes effectuées en 2014 et du plein effet sur une année des acquisitions de 2013. Par contre les décalages des investissements par rapport au plan ont entraîné une charge d'amortissements inférieure au budget (- 908 560 F).

La dernière ligne du compte d'exploitation est la perte sur constats et sur débiteurs (2 502 300 F). Comme mentionné plus haut, les revenus du contrôle de titres de transport sont au-dessous du budget et de l'an dernier, le recouvrement de moindres montants entraînant une diminution des provisions pour perte sur ces constats. De plus, certaines créances provisionnées au 31 décembre 2013 ont été recouvrées en 2014. Les pertes sur constats et débiteurs sont donc au-dessous du budget (- 670 658 F) et de 2013 (- 794 277 F).

Résultat financier

Le résultat financier, à - 13 916 680 F, est très proche de celui de 2013 (- 0,6%). Il représente une moindre charge par rapport au budget (- 1 360 916 F d'économie) en raison de la baisse des taux d'intérêts et du décalage dans les investissements.

Investissements et engagements

Les investissements (629 518 548 F), soit les actifs immobilisés au bilan, ont augmenté entre 2013 et 2014 en valeur tout en conservant une proportion semblable (90% du bilan). Le principal poste des immobilisations reste les véhicules et leurs équipements dont la valeur nette est de 426 725 710 F. Ce poste a également reçu la plus importante dotation en 2014 (+ 31 257 599 F) et il représente près de 70% de la charge d'amortissement. Les travaux concernant le centre de maintenance En Chardon sont activés à 30 421 407 F.

Les dépenses d'investissements 2014 se montent à 49 487 417 F, en augmentation de 7 652 071 F par rapport à 2013.

Les TPG projettent un financement de 160 000 000 F pour le nouveau dépôt En Chardon. Cette nouvelle dette représentera 35% des emprunts existants au 31 décembre 2014, ainsi qu'un paiement d'intérêts supplémentaires d'environ 5 millions de francs, sur une année pleine.

Le PFP 2015-2018 prévoit d'investir 117 743 000 F; les liquidités apportées par l'opérationnel sont affectées au financement des investissements et au paiement des intérêts de la dette. En cas de surplus de

ces liquidités, l'endettement peut être diminué. Dans le cas contraire, comme cette année, les TPG doivent recourir à l'emprunt.

Pour rappel la moitié des emprunts bancaires bénéficie de la caution de l'Etat, moyennant une rémunération de 0,125% sur l'encours. Le taux d'intérêt moyen actuel sur les emprunts des TPG se situe légèrement en dessous de 3%, dans un contexte de marché actuellement favorable aux emprunteurs.

V. Conclusion

L'analyse des rapports de gestion et de réalisation de l'offre 2014 des TPG démontre qu'en raison d'une progression moindre de l'augmentation de la subvention planifiée initialement, les objectifs en termes d'offre et de fréquentation, prévus au contrat de prestations pour l'année 2014 et également sur la période des quatre années, n'ont pas été atteints, mais qu'ils se situent toutefois dans la marge de tolérance de + ou - 5%.

Au final, l'offre de transport à fin 2014 aura toute de même été augmentée de 30,2% par rapport à l'année de référence 2010, alors que la fréquentation aura progressé durant cette période de 12,9%.

Sur le plan financier, l'exercice 2014 s'est clôturé avec un bénéfice net extraordinaire de 15 441 703 francs, alors que le budget prévoyait une perte de 5 634 131 francs. Ce résultat s'explique essentiellement par une dissolution non monétaire de la provision pour avantages au personnel retraité (22 608 946 francs), principe par ailleurs entériné par la loi de ratification du contrat de prestations 2015-2018, approuvée par le Grand Conseil le 4 décembre 2014. Sans cette dissolution exceptionnelle, les TPG auraient enregistré en 2014 une perte de 7 167 243 francs. Sur la période contractuelle 2011-2014 qui vient de s'achever, et si on exclut la dissolution extraordinaire susmentionnée, le résultat global fait état d'un déficit cumulé de 1 538 782 francs sur des charges d'exploitation cumulées de près de 1,5 milliard de francs. En conséquence aucun montant ne sera restitué à l'Etat, conformément aux dispositions de l'article 19 du contrat de prestations 2011-2014.

Les 4 années à venir seront caractérisées pour les TPG par la nécessité d'une gestion particulièrement efficiente de leur offre de transport et d'une grande maîtrise de leur budget en raison des incertitudes quant aux impacts réels de la baisse des tarifs introduits suite à l'acceptation en votation populaire de l'initiative 146. A cet égard, le dernier trimestre 2014 a d'ores et déjà démontré des écarts entre le budget et les produits effectifs des ventes.

Dans ce contexte, le maintien de l'équilibre financier de l'établissement représente l'un des défis principaux immédiats des TPG.

Au-delà des chiffres, le Conseil d'Etat entend souligner l'engagement des collaboratrices et collaborateurs des TPG, qui ont permis à l'établissement d'atteindre l'ensemble des indicateurs de performance liés au contrat de prestations.

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

Annexes :

- 1) *Rapport de gestion annuel 2014 des TPG*
- 2) *Rapport de réalisation de l'offre 2014 des TPG*

Rapport annuel de gestion 2014

Avec le soutien de



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Sommaire

4-10 — Organes décisionnels

- 4 Collège de direction
- 5-6 Conseil d'administration
- 8-10 Mot de la présidente

12-34 — Rapport d'activité

- 12-15 Faits marquants
- 16-17 Le mot de la direction
- 18-34 Les 7 engagements des tpg
 - 18-21 Service public
 - 22-24 Clients
 - 25-26 Collaborateurs et collaboratrices
 - 27-28 Environnement
 - 29 Sécurité
 - 30-31 Qualité
 - 32-34 Principes organisationnels

36-44 — Rapport financier

- 36 Chiffres clés
- 37 Approbation
- 38-44 Indicateurs RH en 2014
 - 39 Evolution de l'effectif moyen
 - 39 Nationalités
 - 40 Lieux de domicile
 - 40 Ancienneté dans l'entreprise
 - 41 Encadrement
 - 41 Taux de rotation du personnel tpg
 - 42 Comparatif 2007 à 2014
 - 42 Répartition des engagements
 - 43 Répartition de l'effectif
 - 43 Répartition de l'effectif de l'encadrement
 - 44 Pyramide des âges

46-55 — Statistiques

- 46 Caractéristiques des lignes au 13 décembre 2014
- 47 Longueur des lignes
- 47 Parc de véhicules et kilomètres parcourus
- 48-51 Résultats par ligne
 - 52 Structure de coût des lignes principales en 2014
 - 53 Taux de couverture et d'utilisation des lignes en 2014
- 54 Produits du transport
- 54 Statistiques sur deux ans
- 55 Glossaire

56-59 — Etats financiers consolidés pour l'exercice clôturé au 31 décembre 2014

- 56 Bilan consolidé
- 57 Compte de résultat consolidé
- 58 Tableau des flux de liquidités consolidés
- 59 Variation des fonds propres consolidés

60 — Impressum

Afin de ne pas alourdir le texte, nous avons renoncé à une rédaction épïcène, 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.

Organes décisionnels

4

Collège de direction

Direction au 31 décembre 2014



Christoph Stucki*
Directeur général



Eric Forestier
Ventes, Marketing
& Promotion



Pascal Ganty
Développement
& Ingénierie



Pierre-Yves Gruaz
Exploitation



Guillaume Meyer
Systèmes d'information
& Télécommunications



Benjamin Vincent
Finances & Gestion



Martin Waefer
Ressources humaines



Thierry Wagenknecht
Technique

* ad interim

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 |

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 |

* Représentant de la région frontalière

Conseil d'administration

désigné pour la période du 01.06.14 au 31.05.18

Membres désignés par le Conseil d'Etat

| | |
|--------------------|--|
| Anita Frei | Présidente du conseil, administratrice depuis avril 2008 |
| Christophe Clivaz | Administrateur depuis janvier 2009 |
| Eric Grasset | Administrateur depuis octobre 2012 |
| Denis Grobet | Administrateur depuis juin 2014 |
| Bernard Gruson | Administrateur depuis juin 2014 |
| Maja Lüscher | Administratrice depuis décembre 2008 |
| Antoine Vielliard* | Administrateur depuis août 2014 |

Membres désignés par le Grand Conseil

| | |
|--------------------|--|
| Céline Amaudruz | Administratrice depuis octobre 2012 |
| Michel Baertschy | Administrateur de janvier 2013 à novembre 2014 |
| Thierry Cerutti | Administrateur depuis octobre 2012 |
| Francisco Gonzalez | Administrateur depuis juin 2014 |
| Christian Grobet | Administrateur depuis juin 2014 |
| Philippe Meyer | Administrateur depuis mars 2009 |
| Sonja Molinari | Administratrice depuis décembre 2014 |
| Anne Penet | Administratrice depuis juin 2014 |

Membre désigné par le Conseil administratif de la Ville de Genève

| | |
|---------------------|---------------------------------|
| Christian Ferrazino | Administrateur depuis juin 2014 |
|---------------------|---------------------------------|

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 |

* Représentant de la région frontalière

Mot de la présidente

Il ne fait guère de doute que l'année 2014 fera date dans la longue histoire des tpg.

Parmi tous les événements marquants dont ce rapport de gestion se fait l'écho, les négociations autour du contrat de prestations (CP) 2015-2018 occupent incontestablement la première place. Non seulement parce que ce contrat détermine la vie de l'entreprise et ses relations avec le canton durant quatre ans, mais aussi parce qu'elles furent particulièrement intenses et mouvementées, dans un contexte de restrictions budgétaires qu'est venu aggraver le vote du 18 mai entérinant la baisse des tarifs Unireso.

Depuis l'été 2013, on savait que la subvention des tpg serait plafonnée sur la durée de ce contrat de prestations, après douze années de relatives vaches grasses, qui ont permis à Genève de développer un réseau performant, qui n'a pas à rougir de la comparaison avec Zurich, Bâle ou Berne. Avec une stabilisation de l'offre sur quatre ans, on passait d'une logique des besoins à une logique des moyens. Une période d'accalmie dans l'attente de la mise en service de CEVA et du déploiement du RER genevois, où les tpg devront être en mesure de jouer pleinement leur rôle, avec des moyens adaptés.

On en était là des négociations sur le CP 2015-2018, quand les Genevois ont à nouveau accepté la baisse tarifaire proposée par l'IN146. Cette décision prive les tpg d'environ 12 millions de recettes annuelles, une perte qui ne pourra être que très partiellement compensée par une augmentation du nombre d'abonnés.

Pour les tpg, Conseil d'administration et direction réunis, l'enjeu essentiel était de maintenir l'offre et les emplois, dans le souci de préserver la pérennité de l'entreprise, de protéger les investissements importants consentis par le canton et de ne pas porter un coup de frein brutal à la dynamique de développement des transports publics dans la région.

Les tpg ont fait des propositions pour limiter l'impact de l'IN146 et compenser en partie le manque à gagner induit par la baisse tarifaire : la variante de CP 2015-2018, dite « optimisation de l'offre », indique des pistes d'économies substantielles, tant au niveau de l'offre que du fonctionnement et des investissements. Cette variante, préservant la capacité de l'entreprise à remplir sa mission actuelle et future, impliquait toutefois une augmentation de la subvention de 20 millions de francs sur 4 ans. Elle n'a pas été retenue par le Conseil d'Etat qui lui a préféré une variante sans compensation du manque à gagner, tout en se disant ouvert à une évolution de ce contrat.

A la suite de la grève du 19 novembre, sur mission du Conseil d'Etat, les tpg ont négocié avec les organisations du personnel un protocole d'accord qui garantit qu'il n'y aura aucun licenciement lié au CP 2015-2018 et que les effectifs 2015 seront maintenus au niveau du 31 décembre 2014, leur évolution étant discutée afin de disposer des collaborateurs nécessaires pour maintenir l'offre au plus près de son niveau de 2014.

Pas de licenciements et maintien de l'offre, d'une part, un plan financier privé de 48 millions de recettes propres, d'autre part, voici le cadre de travail de ces quatre prochaines années pour les tpg. La marge de manœuvre, notamment financière, est très étroite et le défi que l'entreprise devra relever sur la période 2015-2018 considérable.

Désormais, l'heure est à la sobriété. Concrètement, les tpg s'engagent dans un processus d'évaluation régulière de leurs performances, sur la base des clôtures trimestrielles, intégrant les mesures d'économie, les mesures d'optimisation des prestations et l'évolution du chiffre d'affaires, le but étant de maintenir l'offre au niveau du CP 2011-2014, dans le cadre d'un plan financier pluriannuel équilibré. Sur la base de ces chiffres et si les projections économiques l'exigent, les tpg pourront être amenés soit à solliciter une augmentation de la subvention, à travers le budget annuel, soit à demander une adaptation tarifaire pour améliorer la part de revenus propres.

Durant l'année écoulée, le conseil d'administration a également eu la responsabilité de recruter un nouveau directeur général, un processus long et complexe, tant les qualités requises pour un tel poste sont diverses et exigeantes. En la personne de Denis Berdoz, entré en fonction le 1^{er} mars dernier, nous avons eu la chance de trouver la personne qui réunit toutes ces qualités : fin connaisseur de l'environnement politique et social du canton et des contraintes particulières dans lesquelles un établissement de service public comme les tpg évolue, ses connaissances et sa maîtrise du monde de l'entreprise lui permettront de répondre avec efficacité et compétence aux défis auxquels les tpg sont confrontés tant sur le plan social qu'économique. C'est à lui qu'incombe la mission de mettre en œuvre le CP 2015-2018 et de piloter ce grand paquebot que sont les tpg dans cette nouvelle étape de leur histoire. Nous lui souhaitons le meilleur des bons vents !

2014 aura été pour les tpg une année de transition, à plus d'un titre. Transition non seulement entre une période de développement soutenu et de relative abondance financière à une période placée sous le signe de la sobriété et de la mesure, mais aussi transition

à la tête de l'entreprise. Il est impossible de conclure ce mot sans adresser un grand merci à Christoph Stucki, directeur général de 1987 à 2004, qui a accepté de remettre son expertise et son expérience au service des tpg et d'assurer l'intérim à la tête de l'entreprise. En capitaine intrépide, il a su tenir le cap à travers les intempéries durant une année particulièrement mouvementée, et je tiens à lui exprimer ici mon immense reconnaissance!

Ce message est aussi l'occasion de remercier l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs des tpg pour leur engagement au service de l'entreprise, pour leur confiance aussi, parfois mise à rude épreuve, et pour formuler le souhait que l'année en cours soit aussi passionnante mais nettement plus sereine que 2014!



Anita Frei

Présidente du Conseil d'administration

Mai 2014



Rapport d'activité

12

Faits marquants

- Janv.** Le 21 janvier, les tpg inaugurent leur nouveau trolleybus Exqui.City du fabricant belge Van Hool. 33 véhicules, plus confortables et d'accès facilité pour les personnes à mobilité réduite avec leur plancher bas intégral, seront livrés courant 2014.
- Inauguration des Exqui.City
- Le 9 janvier, le syndicat SEV qui revendique de nouvelles négociations sur le dispositif de roulements à la conduite convenu en décembre 2013 se retire de la Commission des horaires et cesse tout dialogue avec les représentants de l'entreprise.
- Rupture du dialogue syndical
- Directeur général des tpg depuis 2007, Roland Bonzon donne sa démission. Dans l'attente de la désignation de son successeur, Anita Frei, présidente du Conseil d'administration, le remplace à la tête de l'entreprise.
- Démission du Directeur
- Févr.** Directeur général des tpg de 1987 à 2004 et président de la communauté tarifaire unireso depuis 2004, Christoph Stucki est élu à l'unanimité par le Conseil d'administration pour assurer la direction *ad interim* de l'entreprise.
- Nomination d'un directeur *ad interim*
- Les tpg lancent la vente du billet Tout Genève unireso, valable 1h, par SMS et via leurs applications iPhone et Android.
- Titres de transport par SMS
- Finis les déplacements en agence pour les clients détenteurs d'un abonnement annuel unireso Tout Genève et ayant une adresse en Suisse! Les tpg leur offrent la possibilité de renouveler leur titre de transport via Internet. Celui-ci sera ensuite livré directement à leur domicile.
- Renouvellement des abonnements annuels par Internet
- La Ville de Genève fait l'acquisition de deux minibus urbains électriques auprès du constructeur italien Breda Menarinibus. Elle en confie l'exploitation aux tpg qui les mettront en service sur la ligne 36 en Vieille-Ville au mois de décembre
- Progression du réseau électrique
- Mars** Les Transports publics genevois et leur fournisseur de distributeurs de titres de transport de dernière génération, Höft & Wessel AG, parviennent à un accord satisfaisant pour résoudre les problèmes rencontrés par les clients depuis deux ans et sortir de la crise. Les tpg acceptent le transfert des obligations résiduelles de H&W à un prestataire suisse, Super computing systems (SCS), qui procédera au «reengineering» complet des machines afin de les stabiliser durablement. Cette opération, qui se réalisera sans frais supplémentaires pour les tpg, permettra aussi d'achever le déploiement des nouveaux automates dans les meilleurs délais.
- Reengineering des distributeurs
- Le 19 mars, les tpg annoncent avec satisfaction la vente du 100 000^e billet par SMS.
- 100 000 billets par SMS

| | | |
|--|--------------|---|
| Salaires minimum | Avril | Une directive de l'Office fédéral des transports (OFT) entre en vigueur le 1 ^{er} avril. Elle fixe les conditions de travail dans la branche bus. Le salaire initial minimum est fixé à 58 000 francs par an à plein temps pour 2 100 heures de travail. Les tpg, qui versent des salaires supérieurs, ne sont pas concernés. |
| Premiers pas pour le retour de la ligne 18 | Mai | L'OFT valide la modification du terminus du Rondeau de Carouge qui permettra à la future ligne 18 d'y faire demi-tour. La mise en exploitation de cette liaison directe en tram entre le CERN et le Rondeau de Carouge, via la Gare de Cornavin, pourra avoir lieu en juin. |
| IN 146 | | Lors de la votation du 18 mai, la population genevoise accepte à 53,8% des voix l'initiative 146 (IN146), sur la baisse des tarifs des Transports publics genevois et leur ancrage dans la loi. Les tpg appartenant à la communauté tarifaire unireso, cette dernière adaptera les tarifs de ses titres de transport Tout Genève. |
| Impacts de l'IN146 | Juin | Les conséquences de l'IN146 pour les tpg sont chiffrées: perte de 8 millions de francs suisses en 2014, puis de 14 à 15 millions en 2015. La présidente du Conseil d'administration, Anita Frei, et le directeur général a.i., Christoph Stucki, communiquent aux collaborateurs les conséquences potentielles en termes d'offre et d'emploi. 100 postes de travail à plein temps pourraient être supprimés. Ils tentent de rassurer les collaborateurs en affirmant leur volonté conjointe d'éviter tout licenciement. Le PDTC et le contrat de prestations 2015-2018 seront révisés en fonction des impacts de l'adoption de l'IN146. Plusieurs plans d'économies sont à l'étude. Le PDTC final relève désormais de choix politiques et financiers. |
| Nouveautés à l'étape de juin | | A l'occasion du changement d'horaire du mois de juin, un nouveau terminus devant la Gare de Cornavin pour les lignes F, V et Z, ainsi qu'un nouveau service express aux heures de pointe du matin et du soir sur la ligne 61 et le prolongement de la ligne M jusqu'au Châble, sont dévoilés au public le 27 juin. |
| Liaison directe en tram de Carouge à Cornavin | | Le 28 juin, les tpg prolongent la ligne 18 jusqu'au Rondeau de Carouge, en présence du conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, Luc Barthassat, et du Conseil administratif de la Ville de Carouge |
| Centrale photovoltaïque | Juil. | Les tpg mettent en service la centrale de production d'énergie photovoltaïque installée sur le toit du centre de maintenance du Bachet-de-Pesay. |
| Reconnaissance cantonale du métier de conducteur en transport public | | Le 4 juillet 2014, le Département de l'instruction publique, de la culture et du sport reconnaît le programme de formation à la conduite des tpg, ainsi que leur certificat de formation continue de conducteur en transport public. |

| | | |
|--------------|--|---|
| Août. | <p>Les tpg lancent le portail anglophone de leur site Internet à mi-août.</p> <p>Le Conseil d'Etat communique le 20 août le projet de Plan directeur des transports collectifs 2015-2018. Il exige des tpg un plan d'économies importantes pour réduire l'impact financier de l'IN146. Suite au succès du test du bus TOSA, l'exploitation d'une ligne complète par une flotte composée intégralement de ce type de véhicules est entérinée dans le PDTC 2015-2018.</p> | <p>Site anglophone</p> <p>PDTC 2015-2018</p> |
| Sept. | <p>Le Conseil d'administration des tpg fait suite à la demande du Conseil d'Etat formulée en 2012 en supprimant la participation à l'assurance maladie-fonds spécial et la gratuité de circulation sur les lignes du réseau tpg et de la SMGN, dont bénéficiaient les collaborateurs retraités de l'entreprise, ainsi que les réductions accordées aux membres de leurs familles, dès le 1^{er} janvier 2015</p> <p>Le millionième billet par SMS a été acheté le 22 septembre.</p> | <p>Avantages aux retraités</p> <p>1 000 000^e billet par SMS</p> |
| Oct. | <p>Les travaux de gros œuvre pour la construction du nouveau dépôt et centre de maintenance secondaire d'En Chardon démarrent.</p> <p>Les tpg testent sur le réseau dix distributeurs automatiques de titres de transport équipés d'un nouveau logiciel développé et livré par l'entreprise SCS qui les rendent plus fiables (moins de pannes) et plus rapides avec un temps de transaction d'une dizaine de secondes contre une vingtaine auparavant.</p> <p>Le Conseil d'Etat valide la nomination de Denis Berdoz au poste de directeur général des tpg. Le futur dirigeant de l'entreprise entrera en fonction en mars 2015.</p> | <p>En Chardon</p> <p>Première phase du reengineering des distributeurs</p> <p>Nomination du futur directeur général</p> |
| Nov. | <p>Les tpg équipent leurs revendeurs de tablettes électroniques pour la vente des abonnements mensuels.</p> <p>A l'initiative du syndicat SEV, les collaborateurs des tpg, inquiets des conséquences sur leurs emplois de l'IN146 ancrant la baisse des tarifs, font grève mercredi 19 novembre. Aucun véhicule ne sort des dépôts. N'ayant pas obtenu les assurances souhaitées du Conseil d'Etat, le SEV, rejoint par l'ASIP et Transfair, annonce un nouveau préavis de grève pour le 4 décembre.</p> | <p>Revendeurs</p> <p>Grève</p> |

| | |
|---|---|
| Préavis de grève et protocole d'accord | <p>Déc. Sur mission du Conseil d'Etat, le Conseil d'administration et la direction de l'entreprise discutent et négocient avec les organisations du personnel au sujet de leurs revendications. Les trois parties concluent un protocole d'accord au bout de deux jours de discussions. Présenté aux collaborateurs lors de l'assemblée du personnel réunie à 3h du matin le 4 décembre par les trois syndicats des tpg dans les dépôts de l'entreprise, le protocole est accepté. Dans la foulée, les collaborateurs décident de lever le préavis de grève annoncé pour le jour-même. Le dialogue social est renoué et le réseau des tpg est desservi selon l'horaire habituel.</p> |
| Validation du contrat de prestations 2015-2018 | Le 4 décembre, le Grand Conseil vote le contrat de prestations 2015-2018 dans sa version proposée par le Conseil d'Etat. |
| Deuxième phase du reengineering des distributeurs | Les équipes de projet et techniques des tpg, satisfaites du nouveau logiciel, procèdent au déploiement de 90 machines reconfigurées supplémentaires sur le réseau. |
| Changements de fin d'année | Lors du changement d'horaire les tpg adaptent les parcours et terminus des lignes 43, 46 et K; une nouvelle ligne Noctambus est mise en service pour desservir plusieurs lieux d'activités nocturnes du canton; l'heure de pointe du soir des lignes urbaines et bus et trolleybus est adaptée à la réalité de la demande. Les plans de réseau présentent désormais le réseau de façon schématique, et plus géographique. Le guide horaire complet en format livre de poche n'est plus édité mais les affiches horaires continuent d'exister en format électronique sur le site Internet des tpg. |
| Baisse des tarifs | Suite à l'acceptation de l'IN146 au mois de mai, la communauté tarifaire unireso, dont font partie les tpg, adapte ses tarifs pour les titres de transport « Tout Genève » lors du changement d'horaire de fin d'année. Les changements les plus relevants sont la baisse de prix des abonnements annuels unireso et du billet valable 1h. |
| Adoption du service direct | Dès la mi-décembre, les tpg adoptent la règle nationale du Service direct au sujet des voyageurs sans titre de transport valable. De ce fait, ils appliqueront désormais les mêmes tarifs de surtaxes, en cas de fraude ou de violation d'une condition générale de transport, que les autres entreprises membres du Service direct. |
| Carte journalière par SMS | Les tpg lancent la vente de la carte journalière unireso Tout Genève par SMS et via leurs applications mobiles pour iPhone et Android. |
| Départ du directeur de l'Exploitation | Pierre-Yves Gruaz quitte le poste de directeur du domaine métier Exploitation fin décembre. Il est nommé à la tête de la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud. |

Le mot de la direction

Avec le départ du directeur général, les problèmes rencontrés avec les nouveaux distributeurs automatiques de billets, le vote ancrant la baisse des tarifs et la grève générale en novembre, 2014 aura été une année pour le moins animée pour les tpg. Si la grève restera sans nul doute comme le fait le plus marquant de l'année, des événements heureusement bien plus positifs ont toutefois rythmé la vie des tpg et de leurs clients en 2014.

L'année 2014 a commencé de manière particulière pour les tpg avec le départ du directeur général, Roland Bonzon, début janvier. Un intérim a rapidement été trouvé d'abord en la personne d'Anita Frei, présidente du Conseil d'administration de l'entreprise, puis de Christoph Stucki, président de la communauté tarifaire unireso et ancien directeur général des tpg.

Le pilotage de l'entreprise assuré, le Conseil d'administration et la direction ont tourné leur attention vers la réalisation du plan directeur des transports collectifs 2015-2018. Celui-ci projette une hausse des déplacements en transports publics, dans la perspective de l'arrivée du réseau RER en décembre 2019.

L'arrivée échelonnée des nouveaux trolleybus Exqui.City, suite à l'abaissement du plancher avant des anciens trams Düwag, a facilité les déplacements des personnes à mobilité réduite, qui profitent désormais d'une flotte avec 100% accès par plancher bas. C'est également le système de vente des titres de transport qui s'est amélioré en 2014 avec le lancement de l'achat de billets et cartes journalières par SMS et via les applications mobiles des tpg, le renouvellement des abonnements annuels unireso Tout Genève via le site Internet des tpg et le « reengineering » des distributeurs automatiques – dont une centaine a été installée aux arrêts les plus importants – qui, en plus de résoudre les pannes récurrentes depuis deux ans, accélère le temps de transaction. Les Carougeois et les habitants du quartier de Plainpalais se sont réjouis du retour d'une liaison directe en tram avec la Gare de Cornavin, alors que les conducteurs apprenaient que leur métier allait être enfin reconnu au niveau cantonal par un certificat décerné conjointement par les tpg et le Département de l'instruction publique, de la culture et du sport.

La dégradation de la situation économique en général, l'acceptation de l'initiative 146 modifiant la loi sur les tarifs des Transports publics genevois lors de la votation du 18 mai et le manque à gagner consécutif pour les tpg ont cependant provoqué le report d'investissements, excepté ceux liés au futur dépôt et centre de maintenance d'En Chardon, dont les travaux de gros œuvre avaient démarré à l'automne 2014. L'entreprise a dû

passer d'un programme de développement à celui d'une stabilisation, voire réduction de l'offre, arrêter tout engagement de nouveaux collaborateurs entre mai et décembre 2014, et adopter des mesures de rigueur budgétaire, notamment en réduisant les investissements pour les quatre années à venir et en ne remplaçant pas les départs à la retraite.

Cette donne a incontestablement cristallisé les relations tendues entre la direction et les partenaires sociaux. Une grève visant à défendre les emplois des collaborateurs a eu lieu le 19 novembre. Une seconde a été annoncée pour le 4 décembre. La situation s'est toutefois dénouée le 3 décembre grâce à la signature d'un protocole d'accord portant sur l'application du contrat de prestations 2015-2018 et assurant qu'il n'y aurait aucun licenciement lié à ce dernier pour la période concernée. Un soulagement pour les collaborateurs mais aussi pour la direction et le conseil d'administration.

Enfin, en octobre 2014, un nouveau directeur général a été nommé. Il entrera en fonction en mars 2015. Il trouvera une entreprise déterminée à relever les défis des Transports publics genevois au cours des quatre prochaines années.

Le collège de direction

Les 7 engagements des tpg

1 – Service public

Principal opérateur de transport public dans le canton de Genève, les tpg jouent un rôle essentiel dans les déplacements des habitants et travailleurs de la région. Toutes leurs actions visent à offrir confort et qualité à la collectivité.

Si la grève de fin d'année restera dans les annales, le retour de la ligne 18 entre Carouge et la Gare de Cornavin, l'entrée en service des trolleybus Exqui.City et l'amélioration de la régularité de certaines lignes ont fait partie des nombreuses réalisations menées en 2014 par les tpg pour renforcer le service public. Un service public qui s'est étendu outre-frontières avec la régulation du réseau TAC d'Annemasse.

Régulation du réseau d'Annemasse depuis le Bachet

Depuis le mois de mars, les opérateurs de la régulation centralisée du trafic des tpg veillent au bon fonctionnement des lignes T1, T2, T3, T6 et DA du réseau TAC. Depuis le siège des tpg au Bachet-de-Pesay, ils gèrent en temps réel les incidents sur le réseau et informent les clients des perturbations en cours grâce à la vingtaine de bornes d'informations placées aux arrêts et en diffusant des messages à bord des véhicules.

Gestion du trafic
des TAC

Régularité des lignes améliorée

Les travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail qui œuvre sur la vitesse commerciale et qui rassemble la Direction générale des transports, la Ville de Genève et les tpg ont permis d'améliorer localement la régularité des lignes. Parmi les réalisations, la concrétisation de l'onde verte en transports en commun (circulation fluidifiée pour les véhicules tpg) sur le pont de Saint-George; la modification de la régulation sur la route du Val d'Arve – Tunnel de Carouge, évitant au tram 12 de se trouver pris dans le trafic routier aux heures de pointe; la suppression des feux dits de nuit au carrefour de Rive, permettant des gains de temps d'attente de 20 secondes en moyenne (nuit et dimanche) à l'arrêt Terrassière; et l'ouverture de la voie réservée bus sur la route de Drize, améliorant sensiblement la progression des lignes 44 et 45 à l'approche du rondou de Carouge.

Circulation fluidifiée

Arrivée des nouveaux trolleybus Exqui.City

Flotte 100% plancher
bas

Les tpg ont reçu 33 trolleybus articulés de type Exqui.City du fabricant belge Van Hool pour remplacer leurs anciens véhicules qui avaient plus de 25 ans. Avec leur moteur de secours à batteries, il s'agit des premiers trolleybus 100% électriques de la flotte des tpg. Leur autonomie en mode batteries est d'environ 7 km. Les réactions de la clientèle sont très favorables aux Exqui.City, qu'il s'agisse de leur aménagement, du confort intérieur ou de l'accessibilité. Depuis l'arrivée des Exqui.City, les tpg offrent à leurs utilisateurs un parc de véhicules 100% avec accès à plancher bas.

Démarrage du gros œuvre sur le chantier d'En Chardon

Construction

La phase de préparation du nouveau dépôt et centre de maintenance secondaire d'En Chardon, représentant quelque 330 millions de francs d'investissement sur quatre ans, s'est achevée en 2014 et les travaux de terrassement et d'excavation des matériaux ont démarré en octobre. Quelques 480'000m³ de matériaux d'excavation seront évacués. Cette grande quantité de terre sera en partie triée et traitée pour être revalorisée et réutilisée; le reste partira en décharge. La mise en service du bâtiment est prévue pour début 2019. Avec une surface au sol de 34'000m² et une surface brute de plancher de 80'000m², le nouveau dépôt et centre de maintenance abritera à terme 70 tramways, 130 autobus et des activités secondaires de maintenance et d'entretien – les gros travaux continueront d'être effectués au Bachet-de-Pesay.

Les tpg ont à charge 180 des 330 millions de francs nécessaires pour la réalisation d'En Chardon. Ils ont établi une stratégie financière en 2014 afin de solliciter les investisseurs privés, via des émissions obligataires, pour un total de 160 millions de francs. La stratégie a inclus un risque de taux pour garantir 50% des émissions, soit 80 millions de francs et ainsi éviter des frais financiers.

Grève pour la défense des emplois

Mouvement social

A l'initiative du syndicat SEV, les collaborateurs des tpg, inquiets des conséquences sur leurs emplois de la baisse tarifaire occasionnée par l'initiative 146 (IN146) acceptée par les Genevois en votation au mois de mai et qui ancre la baisse des tarifs dans la loi, ont fait grève mercredi 19 novembre. Le mouvement du personnel a empêché la mise en place du service minimum élaboré par les tpg. De ce fait, les tpg ont été dans l'impossibilité de sortir les véhicules sur le réseau, ce qui ne s'était plus vu depuis 2003. Seules les lignes sous-traitées ont fonctionné. La population s'est dès lors organisée autrement pour ses déplacements. Le soleil étant de la partie, les Genevois ont pris la journée, qui s'est bien déroulée, avec philosophie.

Quelques jours plus tard, un nouveau préavis de grève a été déposé pour le jeudi 4 décembre. Le Conseil d'Etat a confié au Conseil d'administration et à la direction de l'entreprise la mission de discuter et négocier avec les organisations du personnel afin de trouver une issue à cette crise. Les discussions menées les 2 et 3 décembre entre une délégation du Conseil d'administration, la direction et les trois syndicats des tpg ont porté sur les revendications syndicales formulées au Conseil d'Etat. Les propositions de la direction et du CA pour faire évoluer les modalités de mise en œuvre du contrat de prestations 2015-2018 dans le but de maintenir le niveau de l'offre et d'éviter tout licenciement ont abouti à la signature d'un protocole d'accord. Les points clés de cet accord précisent qu'il n'y aura aucun licenciement lié au contrat de prestations sur la période qu'il couvre (2015-2018) et que les effectifs de 2015 seront maintenus à l'identique de la réalité au 31 décembre 2014. Par la suite, l'évolution des effectifs sera discutée, d'année en année, avec les organisations du personnel. Un soulagement du côté des employés des tpg, des syndicats mais aussi du Conseil d'administration et de la direction qui, depuis le début, partageaient ce même objectif d'éviter tout licenciement. Les parties se sont également engagées à discuter les horaires et temps de parcours des conducteurs, ainsi qu'à s'accorder sur la question du service minimum en cas de grève, sans passer par la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). En signant ce protocole d'accord, les organisations du personnel se sont engagées à renoncer à toute mesure de lutte portant sur les points qu'il stipule. Enfin, organisations du personnel et entreprise se sont entendues sur la question des avantages au personnel retraité. Présenté aux collaborateurs lors de l'assemblée du personnel réunie à 3h du matin le 4 décembre par les trois syndicats dans les dépôts des tpg, le protocole d'accord a été accepté. Dans la foulée, les collaborateurs ont décidé de lever le préavis de grève annoncé pour le jour-même. Le réseau des tpg a donc été desservi selon l'horaire habituel.

Améliorations de l'offre

Lors du changement d'horaire du mois de juin, les arrêts des lignes F, V et Z se sont rapprochés de la gare Cornavin, après avoir été provisoirement déplacés à la rue des Gares en raison de travaux. Le prolongement de la ligne 18 a signifié le retour d'une liaison directe en tram entre Carouge et la Gare de Cornavin. Seul le terminus du Rondeau de Carouge a dû faire l'objet d'un aménagement. Peu fréquentée, la ligne de bus 27, qui reliait aussi Carouge à Cornavin, a été supprimée.

Modifications du réseau

En décembre, le terminus des lignes K et L a été ramené à Louis-Hubert pour éviter les bouchons du matin et améliorer la régularité de l'horaire; le parcours de la ligne 43 a repris l'ancien tracé de la ligne 46 afin de mieux desservir le nouvel éco-quartier de « La Chapelle » avec une fréquence deux fois plus élevée; une liaison directe avec La Praille a été mise en place pour les habitants de Bardonnex et Saconnex d'Arve grâce au nouveau tracé de la ligne 46; un véhicule supplémentaire a été injecté, en semaine, sur la ligne 22 qui souffre d'un manque de voies réservées sur son parcours. Cette

mesure doit permet d'améliorer la régularité des services pour les clients et d'augmenter le temps de battement aux terminus. Le parcours de la ligne Noctambus NC a été modifié pour desservir plusieurs lieux d'activités nocturnes du canton, ainsi que les quartiers du Vieux-Carouge et de Plainpalais, afin de ramener les noctambules à la maison en toute sécurité. Enfin, l'heure de pointe du soir des lignes urbaines de bus et de trolleybus a été adaptée à la réalité de la demande sans péjorer le confort des clients. De 20h00, elle passe à 19h/19h30.

Baisse des tarifs

Nouveaux tarifs Suite à l'acceptation de l'IN146 au mois de mai, la communauté tarifaire unireso, à laquelle appartiennent les tpg, a adapté les tarifs de ses titres de transport Tout Genève au moment du changement d'horaire de décembre. Le coût de l'abonnement annuel adulte est passé de CHF 700.- à CHF 500.- et des abonnements annuels junior et senior de CHF 450 et CHF 500 à CHF 400. Enfin, le prix du billet Tout Genève valable 1h est passé de CHF 3.50 à CHF 3.-.

2 – Clients

Satisfaire leurs clients, tel est l'objectif que poursuivent les collaborateurs des tpg tout au long de l'année.

Les tpg ont innové en 2014 pour offrir plus de simplicité à leurs utilisateurs, que ce soit pour l'obtention de leur titre de transport ou leurs déplacements sur le réseau.

Vente des titres de transport par SMS et via les applications tpg

En février, les tpg ont lancé la vente des billets unireso Tout Genève, valable 1h, par SMS. En envoyant un message au 788, les détenteurs de numéros suisses peuvent recevoir leur titre de transport directement sur leur téléphone portable. Mi-décembre, c'était au tour de la carte journalière unireso Tout Genève d'être disponible par SMS. L'achat des billets et cartes journalières est également possible via les applications iPhone et Android des tpg. 1'522'833 billets et cartes journalières avaient été vendus par SMS ou via les applications mobiles en fin d'année, représentant un chiffre d'affaires de CHF 4'712'025.-.

Billets par SMS

Renouvellement des abonnements annuels unireso par Internet

Depuis le mois de février, les clients avec adresse en Suisse ont la possibilité de renouveler leur abonnement annuel unireso Tout Genève (zone 10) via le site web des tpg. Le précieux sésame est ensuite livré par poste.

Abonnements en ligne

Amélioration de l'information aux voyageurs

Grâce au développement de la signalétique, à la mise en place d'écrans plats d'information à la Gare de Cornavin, à la publication des données horaires des tpg sur les tableaux d'affichage de l'Aéroport international de Genève, à la pose de plans de réseau aux pôles d'échange et à la mise en ligne du site Internet en version anglaise, les utilisateurs des tpg se déplacent plus facilement. Lors du changement d'horaire de décembre, les plans de réseau sont passés d'une représentation géographique à une représentation schématique pour une lecture simplifiée. Grâce à cette mutation, le format du plan papier a, en outre, pu être réduit ; les cartes sont ainsi plus pratiques à consulter.

Lecture du réseau

Amélioration du service du réseau de revendeurs

Revendeurs Les tpg ont mis à disposition de leurs revendeurs des tablettes tactiles pour la vente des abonnements mensuels.

Comité interne de reconsidération

Commission pour les litiges avec clients

En test depuis 2013, le Comité Interne de Reconsidération est devenu pleinement opérationnel en 2014. Ce nouveau service des tpg a une mission consultative et de conciliation pour le règlement à l'amiable des litiges ou différends qui oppose un tiers à l'entreprise. Il peut être interpellé pour toutes les demandes relatives notamment à des surtaxes, des obstructions dans l'exploitation régulière des lignes tpg ou des cas pouvant conduire à l'ouverture d'une procédure judiciaire.

Reengineering et monitoring en temps réel des distributeurs

Améliorations et cartographie des pannes des distributeurs automatiques de titres de transport

Les Transports publics genevois ont accepté le transfert des obligations résiduelles de Höft & Wessel AG, le fournisseur de leurs distributeurs de titres de transport de dernière génération, à l'entreprise suisse Super computing systems (SCS). Ce prestataire procédera au « reengineering » complet des machines pour mettre fin aux problèmes rencontrés par les clients depuis plus de deux ans. Cette opération, qui se réalisera sans frais supplémentaires pour les tpg, rend les distributeurs plus fiables, accélère le temps de transaction – de 18 à 9 secondes environ – et celui de « reboot » de 15 minutes environ à 2 seulement. Après avoir testé dix machines de manière probante sur le réseau depuis fin octobre, les tpg ont procédé au déploiement de 90 machines supplémentaires en décembre.

En 2014, les tpg ont également développé un outil de cartographie des distributeurs pour en effectuer le monitoring en temps réel et géolocaliser les pannes dans tout le canton.

Enfin, les distributeurs d'ancienne génération ont été équipés d'un système d'alarme pour mettre fin aux vagues de vandalisme dont ils faisaient l'objet. Les nouvelles machines étaient, quant à elles, déjà équipées d'une alarme.

Bonne fréquentation dans les agences

Agences

Ouverte en décembre 2013, la nouvelle agence tpg de la Gare Cornavin a été officiellement inaugurée en 2014. Sa fréquentation au cours de l'année s'est élevée à plus de 300'000 clients.

Pour faire face à la recrudescence de clientèle suite à la baisse des tarifs unireso en fin d'année, les tpg ont ouvert une agence temporaire dans le centre commercial de Balaxert de début novembre 2014 jusqu'à fin février 2015.

Fidélisation et satisfaction de la clientèle

Les ventes de la dernière année du contrat de prestations 2011-2014 se sont situées dans les objectifs de chiffre d'affaires qui s'élevaient à 160,3 millions de francs suisses. Les résultats atteints reflètent une fidélisation accrue de la clientèle caractérisée par une hausse des ventes d'abonnement qui représentent environ 68 % du chiffre d'affaires.

Clientèle satisfaite

Selon le baromètre qui mesure depuis 2005 l'image des tpg auprès de la clientèle, 2014 a été l'année de la consolidation après les difficultés survenues en 2012 suite au changement de réseau. Sur la période 2013 - 2014, le taux de satisfaction de la clientèle s'est élevé à 69 %, un niveau jamais atteint précédemment.

Le taux de réclamations par million de voyageurs s'est, par ailleurs, stabilisé en 2014. Il s'est élevé, en moyenne, à 18,53 réclamations par million de voyageurs pour un total de 3'674 réclamations sur douze mois. Si les réclamations liées aux tarifs et aux distributeurs de titres de transport étaient en hausse, les motifs de réclamation les plus fréquents – ceux en rapport avec les irrégularités d'exploitation (retards ou avances, courses manquées), la qualité du transport et le confort – étaient, eux, tous en baisse.

3 – Collaborateurs et collaboratrices

Ecoute, reconnaissance du métier, valorisation des compétences sont des conditions de travail importantes pour l'épanouissement des collaborateurs d'une entreprise.

Caractérisée par une crise sociale et une grève, 2014 a toutefois aussi été marquée par la reconnaissance cantonale du métier de conducteur et le renforcement du rôle de conseiller RH pour un meilleur service aux collaborateurs.

Conditions de travail de la branche des transports

Salaires minimum Une nouvelle directive de l'Office fédéral des transports sur les conditions de travail dans la branche est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2014. Elle prévoit notamment un salaire minimum de 58'000 francs pour 2100 heures de travail. Versant des salaires supérieurs à ce montant, les tpg ne sont pas directement concernés.

Rupture du dialogue social

Gel des discussions Malgré un dispositif de discussion tripartite convenu fin 2013 entre les représentants de la direction et ceux des syndicats ASIP, Transfair et SEV pour discuter des conditions de travail des conducteurs, SEV s'est retiré de la table des discussions en janvier 2014. Il exigeait une négociation directe et bilatérale avec la direction, sans la participation des deux autres syndicats ASIP et Transfair, et a annoncé un préavis de grève en février. Les tpg ont sollicité l'intervention de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT) pour rétablir un climat propice au dialogue social entre tous les partenaires. Au mois d'avril, les tpg ont accepté d'effectuer diverses simulations des revendications du SEV pour en évaluer les impacts en termes d'effectifs, d'infrastructures et de véhicules, selon des modalités définies par l'instance de conciliation. Ils se sont engagés à en communiquer les résultats à la mi-juillet. La délégation du SEV a refusé de se positionner sans consulter sa base et a sollicité une nouvelle audience de la CRCT. Fin mai, le syndicat a saisi l'instance pour qu'elle lève sa tutelle sur le processus de pourparlers en cours afin qu'il puisse retourner vers ses membres pour prendre de nouvelles orientations. Les pourparlers ont à nouveau été suspendus et le litige déclaré non concilié.

En juillet, la direction des tpg a livré les résultats des simulations basées sur les revendications du SEV. Les propositions du syndicat auraient des impacts importants en termes d'investissements financiers, d'infrastructures ou de ressources humaines et ne seraient pas réalisables dans les délais exigés. La solution proposée par le syndicat n'offrait pas la marge de manœuvre et la flexibilité nécessaires pour offrir un choix de roulements qui soit, à la fois, apprécié par les agents de conduite et qui permette à l'entreprise d'accomplir sa mission de manière viable. La direction a réitéré son souhait de voir le SEV réintégrer la Commission des horaires pour travailler ensemble à l'amélioration des conditions de travail à la conduite. Parallèlement à cela, les syndicats ont gelé, en octobre, les négociations démarrées en 2013 sur le texte révisé du statut du personnel. Le dialogue a finalement été renoué avec la signature du protocole d'accord en décembre.

Conseillers RH

Avec le renforcement du rôle des conseillers RH en 2014, les collaborateurs des tpg ont désormais de véritables interlocuteurs pour toutes les questions relatives à leur cycle de vie professionnelle (carrière, taux d'activité, etc.) ou à leur qualité de vie au travail (aspects relationnels, communicationnels, etc.) Les conseillers RH soutiennent et conseillent également les responsables métiers en matière de gestion des ressources humaines.

Conseils aux
collaborateurs

Certification cantonale du métier de conducteur

Les tpg ont obtenu la reconnaissance au niveau cantonal du métier de conducteur en transport public par le Département de l'instruction publique. Il s'agit d'une première en Suisse. Les conducteurs de l'entreprise qui le souhaitent peuvent prétendre au certificat de conducteur en transport public délivré conjointement par les tpg et le DIP en présentant les attestations obtenues dans le cadre de leur formation professionnelle et leur permis de conduire professionnel à l'Office pour l'orientation, la formation professionnelle et continue. Les premiers certificats pourront être décernés dès le printemps 2015.

Reconnaissance du
métier de conducteur

4 – Environnement

L'énergie électrique est une ressource essentielle aux activités des tpg. Au-delà des besoins courants d'une entreprise de près de 2'000 collaborateurs répartis sur plusieurs sites, elle permet à l'entreprise de réaliser au quotidien sa mission de service public.

Avec 66.8 kilomètres de lignes desservies par des véhicules électriques, la mise en service future d'une ligne 100% électrique avec TOSA, ou encore l'installation d'une centrale photovoltaïque au Bachet-de-Pesay, les tpg ont confirmé leur attachement à un développement durable et leur engagement écoresponsable.

Construction d'une centrale d'énergie photovoltaïque

Production d'énergie

Soucieux de réduire leur dépendance envers les énergies fossiles, les tpg ont mis en service en juillet 2014 une centrale de production d'énergie photovoltaïque sur le toit du dépôt et centre de maintenance du Bachet-de-Pesay. En valorisant une surface de 5'496m² avec la pose de 3'372 panneaux solaires, ils ont fait de leur bâtiment une des plus importantes centrales de production d'énergie photovoltaïque du canton.

L'installation est reliée par câbles à un nouveau transformateur de SIG, situé au sous-sol. La production d'électricité, qui devrait s'élever à environ 700'000 kWh/an, représente 20 à 25% des besoins en électricité du site du Bachet. La moitié de l'énergie produite est consommée par les activités quotidiennes du bâtiment de Lancy, ce qui permet aux tpg de réduire la facture d'électricité du site d'environ 10 à 12%. En revendant le reste de leur production à SIG, les tpg permettent à d'autres clients des Services industriels de Genève de bénéficier d'énergie renouvelable.

Le projet solaire représente un investissement de 2,3 millions de francs suisses qui sera amorti sur une période de 25 ans.

Parallèlement à la construction de la centrale, les tpg ont signé une charte d'engagement « Négawatt » avec SIG qui les engage à diminuer leur consommation d'énergie et engage SIG à les rétribuer par kWh économisé.

Véhicules 100 % électriques dans les Rues basses

En décembre, les tpg ont mis en service deux minibus urbains électriques acquis, en début d'année, par la Ville de Genève auprès du constructeur italien Breda Menarinibus. Avec l'arrivée des Zeus en remplacement des anciens minibus sur la ligne 36 en Vieille-Ville, les véhicules de transport public qui circulent dans les Rues Basses sont désormais exclusivement électriques. Pour les tpg, cela représente 3,3 km de réseau électrifié supplémentaires, soit une progression de 5%.

Progression du réseau électrique

Suppression des guides horaires en version papier

Pour des raisons de coûts et dans un souci de respect de l'environnement, il a été décidé de ne plus éditer le guide horaire complet en format livre de poche lors du changement d'horaire de fin d'année. Les affiches horaires continueront d'exister en format électronique et seront disponibles à la consultation et l'impression sur le site Internet des tpg. Les clients n'ayant pas d'imprimante pourront demander l'impression des horaires aux agents commerciaux des tpg.

Economies de papier

Bilan favorable et perspectives d'avenir pour TOSA

Un an après la mise en circulation à l'essai du démonstrateur TOSA – l'autobus articulé 100 % électrique développé par les tpg, l'Office de Promotion des Industries, SIG et ABB Sécheron, le premier bilan était des plus positifs. Le véhicule a circulé de manière fiable et sans problème majeur sur son parcours test entre l'Aéroport international de Genève et le centre d'expositions de Palexpo. Il récupère l'énergie de freinage et sa consommation électrique coûte 30% moins cher que la consommation de diesel. Le rendement de sa chaîne de traction est de 80% contre 30% pour un véhicule à diesel. Suite à ces résultats encourageants, le Conseil d'Etat et les tpg ont inscrit la desserte d'une ligne entière par une flotte uniquement composée de bus TOSA dans le Plan directeur des transports collectifs 2015-2018. Ce projet pourrait se réaliser fin 2017.

Electromobilité

5 – Sécurité

Au travail ou dans les véhicules, collaborateurs et clients doivent se sentir en sécurité dans l'univers des tpg.

Protection des passagers et des données informatiques faisaient partie des chantiers et projets qui ont été concrétisés en 2014 afin de répondre aux normes les plus strictes en matière de sûreté et de sécurité.

Poursuite de la collaboration avec la TPO

Police des transports Les tpg ont décidé de poursuivre leur collaboration avec la Police des Transports des CFF (TPO) en lui adjugeant le mandat de gré à gré pour assurer la sécurité sur le réseau, tant des clients que des collaborateurs, pour la période 2015-2018.

Coffre-fort numérique

Protection des mots de passe Les tpg ont mis à disposition de leurs collaborateurs un coffre-fort numérique permettant de stocker, créer et noter la durée de validité des mots de passe pour chacun de leurs comptes informatiques, le tout de manière sécurisée. Pour l'utilisateur, il n'y a plus qu'un seul mot de passe à retenir : celui du coffre.

Cartographie du système d'information

Surveillance informatique Une cartographie du système d'information a été développée en 2014. Il s'agit d'une application permettant de cartographier toutes les couches du système d'information (hardware, software et processus), ainsi que les interfaces entre les différents systèmes. Ce système permet, entre autres, de faire des analyses d'impact avant l'application des changements pour s'assurer de la bonne prise en compte de tous les effets de bord possibles, mais aussi de savoir quel processus métier est impacté par un incident. Ces projets IT participent à l'anticipation grâce à l'élaboration de scénarii de crise (« Business Continuity »).

6 – Qualité

Satisfaire leurs clients et en séduire de nouveaux est la ligne directrice des actions de tous les collaborateurs et collaboratrices des tpg. Ils visent donc, tous les jours, à offrir des prestations de haute qualité.

Pour un service de haut niveau à leurs clients, les tpg veillent à ce que leur matériel et leurs infrastructures soient à la pointe et à ce que leurs collaborateurs appliquent les meilleurs standards de travail.

Modélisation des lignes aériennes en 3D

Depuis la fin du mois de mai 2014, les tpg disposent d'une base de données faisant l'inventaire des milliers d'objets qui composent le maillage complexe servant à l'alimentation électrique des voies de trams et trolleybus, ainsi que d'un relevé en 3D de leurs lignes aériennes. Ces outils doivent faciliter la maintenance et servir de base d'étude pour les projets d'extension du réseau. Le budget du projet d'un montant de CHF 298'000 a été pris en charge à parts égales avec le SEMO – le service de mensuration officiel de l'État de Genève – qui était intéressé à récupérer les données pour la mise à jour de sa base de données cadastrale. Les tpg, le bureau de géomètres HKD Géomatique SA, spécialiste en mensuration officielle et technique mandaté pour le projet, et le SEMO se sont vus décerner, le 8 mai 2014, lors du World Geospatial Forum, un prix d'excellence reconnaissant leur application de technologies géo-spatiales dans la gestion d'infrastructures avec le projet de modélisation 3D des lignes aériennes. Un bon encouragement pour une technique d'acquisition des données utilisées pour la première fois dans le domaine des lignes aériennes en Suisse!

Virtualisation des postes informatiques et montée de version des systèmes d'exploitation

Au mois de mars, les outils de travail informatiques des tpg se sont modernisés avec le remplacement des ordinateurs de l'administration par un nouveau système de postes virtuels et la montée de version des systèmes d'exploitation et des logiciels de la suite Microsoft Office. Pour l'entreprise, la virtualisation des postes informatiques représente une baisse des coûts d'exploitation; pour les collaborateurs, un service de support informatique et un temps de connexion améliorés, ainsi qu'un accès à de nouvelles technologies.

Conseils
aux collaborateurs

Confirmation de la méthode Kaizen

Démarche d'amélioration
dans les ateliers

Six ateliers sur la vingtaine que comportent les centres de maintenance des tpg ont développé de nouvelles méthodes de travail sur la base des 5S, un des outils de la méthode de gestion du travail Kaizen. L'objectif est d'améliorer le management et la productivité des équipes au Bachel. Celles-ci seront ainsi familiarisées aux nouveaux système et environnement de travail qui seront mis en place dans le futur centre de maintenance d'En Chardon.

Révision mécanique

Nouveau matériel pour la
maintenance des trams

DDes équipements spécifiques à la révision des bogies ont été acquis dont une presse à bogie et un banc de contrôle des groupes hydrauliques de freins des trams. Les investissements consentis – 450'000 francs pour la presse et environ 1 millions de francs pour le banc de contrôle - contribueront à réaliser de nouvelles économies dans l'entretien des tramways Bombardier et Stadler.

Report de l'audit pour les certifications ISO et OHSAS

Certifications
suspendues

Les périodes de transition, comme celle qu'ont connue les tpg en 2014 avec le départ du directeur général en début d'année et un intérim à la durée incertaine, ne sont de loin pas les plus propices pour prétendre à la validation de certifications. Aussi, plutôt que risquer de perdre leurs distinctions – dont le mérite n'est pas remis en cause – le CA et la direction ont préféré reporter en 2015 la procédure d'audit de re-certification de SQS qui aurait dû avoir lieu au mois de juin. Jusqu'à obtention de leur renouvellement, les tpg ne pourront plus mentionner leurs certifications ISO 9001, 14001, 31000 et OHSAS 18001 sur leurs communications, même s'ils continueront à en appliquer les procédures en interne.

Amélioration du suivi des anomalies sur les voies de tram

Traitement
des anomalies

Un outil mobile de relevé des anomalies sur les voies de tram permet d'optimiser le travail des équipes de maintenance en qualifiant, sur site, l'anomalie et en enrichissant le problème (photos, données complémentaires, positionnement précis grâce à la fonction de géolocalisation...). Les doubles saisies sont supprimées et les problèmes centralisés dans une base de données unique permettant un suivi optimal du traitement des anomalies

Suivi du réseau

Tout événement impactant le fonctionnement du réseau doit être répertorié afin de tenir des statistiques, précieuses pour procéder à des analyses en vue de développements futurs ou à des ajustements, lorsqu'il y a lieu, mais aussi pour renseigner la clientèle ou la justice. En remplaçant les outils utilisés par la régulation centralisée du trafic et le service juridique qui étaient devenus obsolètes par une nouvelle et unique plateforme de partage, les tpg ont amélioré la qualité du suivi de traitement des événements qui interviennent quotidiennement sur le réseau. Tous les services concernés peuvent désormais renseigner, traiter, suivre et consulter les informations liées à un événement qui seront conservées sur ce même outil. Une sorte de classeur partagé, interactif, flexible, multi-média et consultable depuis internet

Gestion
des événements

7 – Principes organisationnels

Des objectifs clairs, un calendrier pour les réaliser, des ressources humaines et financières pour les mener à bien et des dirigeants pour piloter le tout sont les éléments essentiels pour assurer le bon fonctionnement d'une entreprise.

Les tpg ont connu une période de turbulences en 2014 entre le départ de leur directeur général, la rupture du dialogue social et la baisse des tarifs acceptée en votations au mois de mai. Dans ce contexte animé, l'entreprise a gardé le cap et réussi à négocier un contrat de prestations 2015-2018 satisfaisant à la fois pour ses collaborateurs et pour l'Etat.

Changements au collège de direction

Nouveaux directeurs

Suite à la démission de Roland Bonzon, directeur général des tpg depuis 2007, et après un intérim de quelques semaines assuré par la présidente du Conseil d'administration, Anita Frei, Christoph Stucki, président d'unireso et directeur général des tpg de 1987 à 2004, a pris la direction *ad interim* de l'entreprise en attendant la désignation d'un nouveau titulaire pour le poste.

En octobre, le Conseil d'Etat a approuvé la nomination de Denis Berdoz en tant que nouveau directeur général des Transports publics genevois, sur proposition du Conseil d'administration de l'entreprise. Auparavant directeur de la société suisse Mauerhofer & Zuber SA, M. Berdoz a aussi été responsable de la division technique de l'Aéroport international de Genève durant douze ans et membre de la direction. Il entrera en fonction le 1^{er} mars 2015. Dans l'intervalle, Christoph Stucki continuera d'assurer la fonction de directeur général *ad interim*.

En prévision du départ à la retraite du directeur des Ressources humaines, Martin Waefler, et en perspective de la réorganisation de ce domaine métier, les tpg ont recruté Nicolas Charbonnier comme directeur adjoint.

Le directeur de l'Exploitation, Pierre-Yves Gruaz, a annoncé son départ en fin d'année. Son successeur a été désigné au mois de décembre en la personne de Marc Châtelain. Cet ancien directeur de Total Suisse entrera en fonction en janvier 2015.

Renouvellement du Conseil d'administration et du Comité de gestion de la Fondation de prévoyance

Un nouveau Conseil d'administration a été désigné pour assurer la gouvernance des tpg du 1^{er} juin 2014 au 31 mai 2018. Les collaborateurs de l'entreprise ont renouvelé leur confiance à leurs représentants sortants.

Nouveaux
administrateurs

Trois représentants du personnel ont aussi été élus au sein du Comité de gestion de la Fondation de prévoyance des tpg.

Suppression des avantages au personnel retraité

Suite à la requête du Conseil d'Etat formulée en 2012 et demandant à toutes les entreprises publiques la suppression des avantages accordés à leur personnel retraité, le Conseil d'administration a décidé de supprimer la participation à l'assurance maladie-fonds spécial et la gratuité de circulation sur les lignes du réseau tpg et de la SMGN dont bénéficiaient les collaborateurs retraités. Il a également supprimé les réductions dont profitaient les membres des familles des pensionnés. Les retraités et les ayants-droits de leur famille pourront toutefois acquérir leur abonnement annuel à tarif préférentiel. Cette mesure sera mise à exécution dès le 1^{er} janvier 2015. En entraînant la dissolution des réserves et leur intégration au budget des tpg, elle contribue à la pérennité de l'entreprise et répond aux exigences d'économies adressées aux tpg.

Retraités

Des propositions concrètes ont été faites aux organisations du personnel afin de trouver ensemble une solution interne qui permettrait de maintenir les avantages aux retraités grâce à un geste de solidarité des actifs.

Adoption du Service direct

Dès la mi-décembre et à l'instar de la presque totalité des entreprises de transport public suisses, les tpg ont adopté la règle nationale du Service direct au sujet des voyageurs sans titre de transport valable. Ils appliqueront désormais les mêmes tarifs de surtaxes, en cas de fraude ou de violation d'une condition générale de transport, que les autres entreprises membres du Service direct. Ce faisant, ils seront en harmonie avec le système suisse lors du déploiement du projet de billettique national et lors de l'arrivée de CEVA et du RER franco-valdo-genevois.

Application des tarifs
de surtaxe

Validation du contrat de prestations 2015-2018

CP 2015-2018 Le contrat de prestations 2015-2018 dans sa version proposée par le Conseil d'Etat a été voté le 4 décembre par le Grand Conseil au terme de débats soutenus. Pour respecter les termes du protocole d'accord conclu au mois de décembre avec les syndicats, les tpg agiront sur les modalités de mise en œuvre du contrat de prestations grâce à diverses mesures d'optimisation de l'offre et du fonctionnement de l'entreprise. Ils pourront également d'année en année soumettre une demande de rallonge financière au Grand Conseil qui, si les efforts consentis par les tpg sont probants, entrera en matière. Ils pourront également envisager une légère augmentation des tarifs – sans toucher aux bases de l'application de l'IN146 votée par le peuple – en contrepartie d'une offre de transports améliorée.

Réorganisation des Ressources humaines

Ressources humaines

L'augmentation de l'effectif des tpg ces dernières années – plus de 200 collaborateurs en quatre ans – nécessitait que les Ressources humaines se réorganisent. Le 1^{er} septembre, le domaine métier a commencé à progressivement réarticuler ses activités pour se rapprocher des collaborateurs de l'entreprise. Désormais entièrement voués aux questions relatives à la situation professionnelle des collaborateurs, les conseillers RH affermissent leur rôle d'interface et de soutien auprès de l'ensemble du personnel, du management et des RH. L'unité Développement a quitté la Jonction pour rejoindre l'ensemble des unités RH au Bachet-de-Pesay. La nouvelle unité «Recrutement, mobilité & formation» gère le processus de recrutement pour toute l'entreprise (y compris les apprentis, stagiaires et étudiants d'été) et s'occupe de la mobilité interne des collaborateurs et de la formation métiers de manière à attirer, motiver, former et faire évoluer un personnel compétent et performant pour réaliser la mission et les objectifs de l'entreprise.

Rapport financier

36

Chiffres clés

| | | 2014 | 2013* |
|---|-------------|---------------|---------------|
| Kilomètres-convoi totaux parcourus | en milliers | 28'949 | 29'078 |
| Kilomètres-convoi productifs parcourus | en milliers | 26'154 | 26'429 |

Voyageurs transportés

| | | | |
|---|-------------|---------|---------|
| Total du nombre de voyages par année | en milliers | 197'077 | 196'640 |
| Total du nombre de voyages x kilomètres par année | en milliers | 478'690 | 471'802 |
| Moyenne du nombre de voyages par jour | en milliers | 540 | 539 |
| Voyages par habitant de la zone desservie | | 414 | 429 |

Parc de véhicules

| | | | |
|---|---|------------|------------|
| Tramways articulés | | 104 | 104 |
| Trolleybus articulés | | 85 | 91 |
| Minibus | | 5 | 5 |
| Autobus | | 37 | 38 |
| Autobus articulés | | 195 | 186 |
| Total | | 426 | 424 |
| Nombre de places-voyageurs dans les véhicules | (base : places debout 6-8 personnes/m²) | 76'593 | 76'464 |
| Nombre de places-km offertes | en milliers | 3'423'811 | 3'424'426 |
| Nombre de km-convoi offerts par habitant de la zone desservie | | 55 | 58 |

Effectif du personnel (équivalent temps plein)

| | | | |
|-----------------------------------|--|--------------|--------------|
| Exploitation | | 1'335 | 1'362 |
| Ateliers, dépôts et installations | | 307 | 308 |
| Administration et soutien | | 213 | 197 |
| Total | | 1'855 | 1'867 |

Finances

| | en milliers CHF | | |
|--|-----------------|----------------|----------------|
| Produits | | | |
| Produits du transport | | | |
| - Billets | | 44'851 | 43'724 |
| - Abonnements | | 85'942 | 84'710 |
| - Divers | | 5'478 | 5'377 |
| Autres produits voyageurs | | 17'410 | 18'325 |
| Total produits du transport | | 153'681 | 152'135 |
| Contributions | | 226'397 | 223'651 |
| Produits d'exploitation divers | | 16'090 | 14'036 |
| Produits financiers | | 1'279 | 1'849 |
| Quote-part dans le résultat des sociétés associées | | 211 | 190 |
| Produits totaux | en milliers CHF | 397'658 | 391'862 |

| | en milliers CHF | | |
|----------------------------------|-----------------|----------------|----------------|
| Charges | | | |
| Frais de personnel | | 207'933 | 224'224 |
| Biens et services | | 115'493 | 105'524 |
| Pertes sur constats et débiteurs | | 2'502 | 3'297 |
| Dotations aux amortissements | | 41'093 | 39'772 |
| Charges financières | | 15'195 | 15'679 |
| Charges totales | en milliers CHF | 382'217 | 388'496 |

| | | | |
|-----------------|-----------------|---------------|--------------|
| Résultat | en milliers CHF | 15'442 | 3'366 |
|-----------------|-----------------|---------------|--------------|

* Retraité selon REEF adopté par le Conseil d'Etat le 10 décembre 2014.

Approbation

Les comptes de l'exercice 2014 ont été validés par l'Office fédéral des transports le 2 avril 2015.

L'organe de révision a déposé son rapport le 16 mars 2015.

Le Conseil d'administration a accepté les comptes consolidés et le rapport concernant l'exercice 2014 lors de sa séance du 16 mars 2015.

Les comptes ont été présentés au Conseil d'Etat, conformément à l'article 38 de la Loi sur les tpg, et validés le ● 2015.

Genève, le 4 mai 2015.

Au nom du Conseil d'administration



Anita Frei
Présidente

Indicateurs RH en 2014

Comparaison avec les données de 2013

Ressources

Au 31 décembre 2014, les tpg comptent 1'862 collaborateurs et collaboratrices. La diminution de l'effectif est de 0.85 %.

53.71 % des collaborateurs des tpg sont suisses, 45.11 % européens. Les 1.18 % restants sont composés de collaborateurs d'autres origines.

6.50 % de l'effectif travaille dans l'encadrement, soit 121 personnes.

5.26 % de l'effectif, soit 98 personnes, travaille à temps partiel, ce qui constitue une augmentation de 10.22 %.

72.50 % de l'effectif travaille dans le domaine Exploitation, soit 1350 personnes. Les conducteurs représentent quant à eux 61.39 % de l'effectif total, soit 1143 personnes.

Typologie

De 2007 à 2014, l'effectif moyen des domaines métiers a augmenté de 22.35 %. La répartition est la suivante :

- Administration : +18.63 %
- Exploitation : +26.07 %
- Technique et Infrastructures & Bâtiments : +10.32 %

Répartition hommes/femmes par domaine métiers

Les femmes composent 10.58 % de l'effectif total des tpg. Leur répartition est la suivante :

- Administration : 37.5 %
- Exploitation : 8.05 %
- Technique et Infrastructures & Bâtiments : 3.51 %

Le pourcentage de femmes cadres est passé de 14.66 % en 2013 à 14.05 % en 2014.

Absences

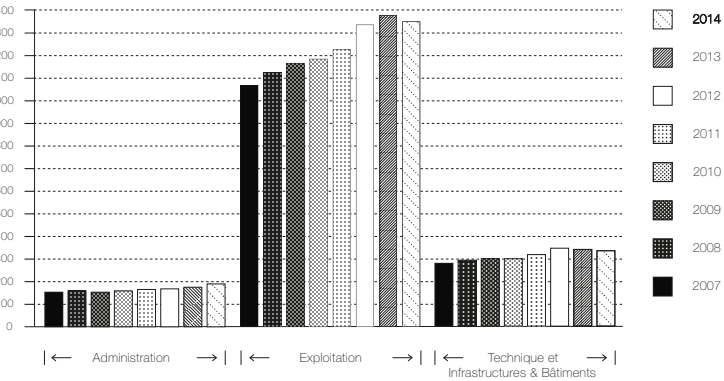
En 2014, le taux d'absentéisme s'est élevé à 6.98 %. Les accidents non professionnels ont diminué de 5.52 %, tandis que les accidents professionnels ont diminué de 4.31 %.

Formations

Vingt-neuf des 311 demandes d'apprentissage et de stages adressées aux tpg en 2014 ont été retenues. En 2014, les coûts liés à la formation se chiffrent à CHF 1'197'027.

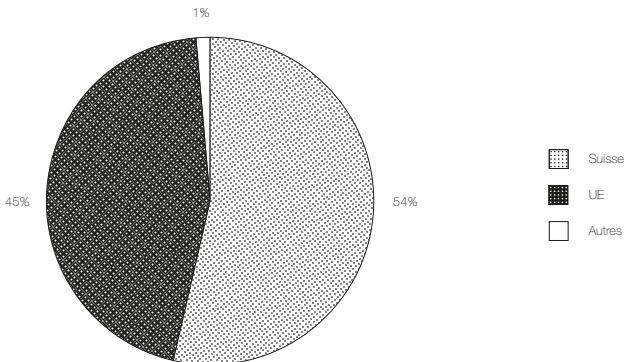
Evolution de l'effectif moyen

En 2014, un peu moins de 1'350 collaborateurs ont travaillé dans le domaine Exploitation.



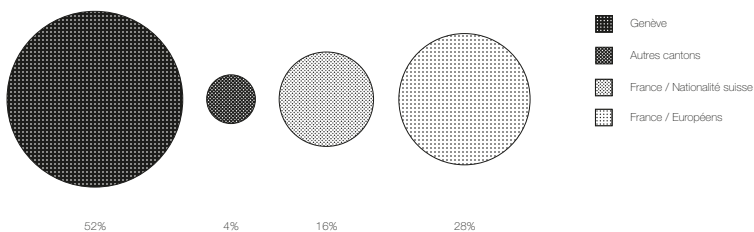
Nationalités

En 2014, la majorité des collaborateurs est d'origine suisse.



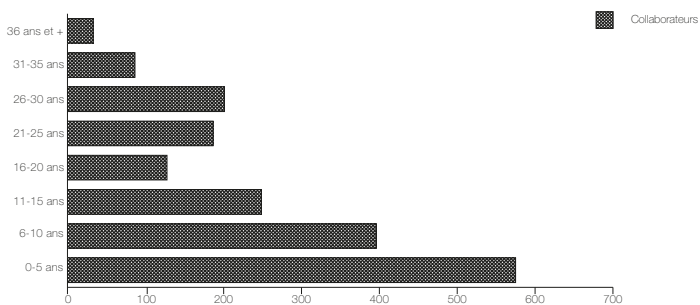
Lieux de domicile

La majorité des collaborateurs a son domicile à Genève en 2014.



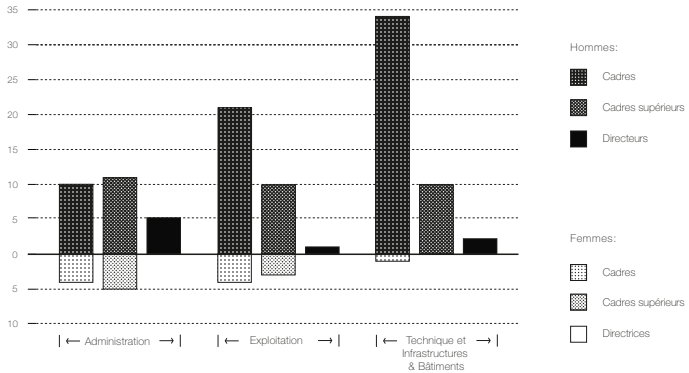
Ancienneté dans l'entreprise

En 2014, l'ancienneté moyenne des collaborateurs tpg est de 13 ans.



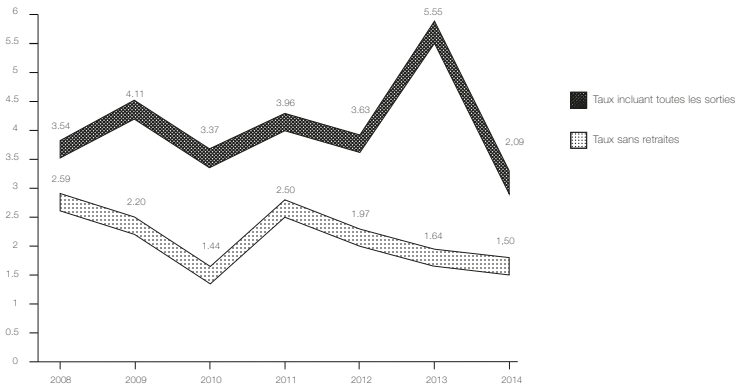
Encadrement

Le nombre de femmes cadres a connu une légère diminution en 2014.



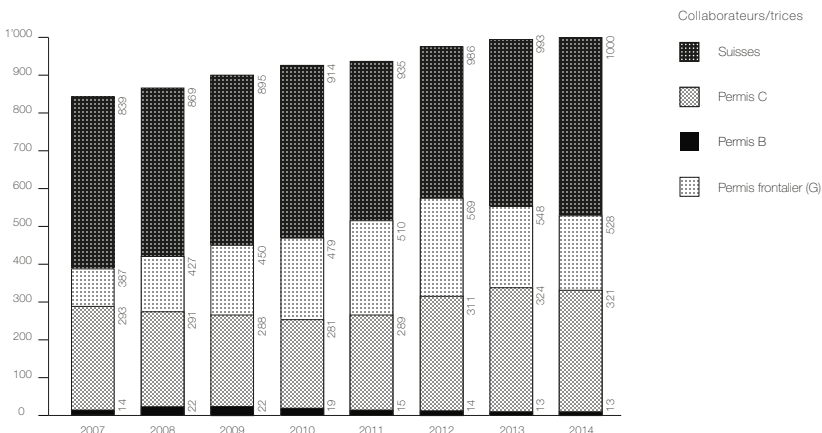
Taux de rotation du personnel tpg

Depuis 2011, les départs du personnel (retraites non incluses) ont diminué.



Comparatif 2007 à 2014 entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre 2014

De 2007 à 2014, l'effectif moyen de l'entreprise a augmenté de 22.35% alors que l'effectif des collaborateurs de nationalité suisse progressait de 19.19%.



Répartition des engagements entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre 2014

| | Suisse | | Permis C | | Permis B | | Permis G | | Total |
|-------------------------------------|-----------|------------|-----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | |
| Nombre d'engagements en 2014 | | | | | | | | | |
| CA/VDG | 1 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 |
| Finances & Gestion | 0 | 0% | 1 | 100% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 |
| SIT | 1 | 33% | 2 | 67% | 0 | 0% | 0 | 0% | 3 |
| Ressources humaines | 2 | 100% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 |
| Ventes/Marketing | 8 | 89% | 1 | 11% | 0 | 0% | 0 | 0% | 9 |
| unireso | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 |
| Unités soutien | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 |
| Total Administration | 12 | 75% | 4 | 25% | 0 | 0% | 0 | 0% | 16 |
| Exploitation | 7 | 58% | 5 | 42% | 0 | 0% | 0 | 0% | 12 |
| dont conducteurs | 6 | 0% | 4 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 10 |
| Total Exploitation | 7 | 58% | 5 | 42% | 0 | 0% | 0 | 0% | 12 |
| Infrastructures & Bâtiments | 1 | 50% | 1 | 50% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 |
| Technique | 9 | 69% | 3 | 23% | 1 | 8% | 0 | 0% | 13 |
| TOTAL Technique | 10 | 67% | 4 | 27% | 1 | 7% | 0 | 0% | 15 |
| TOTAL tpg | 29 | 67% | 13 | 30% | 1 | 2% | 0 | 0% | 43 |

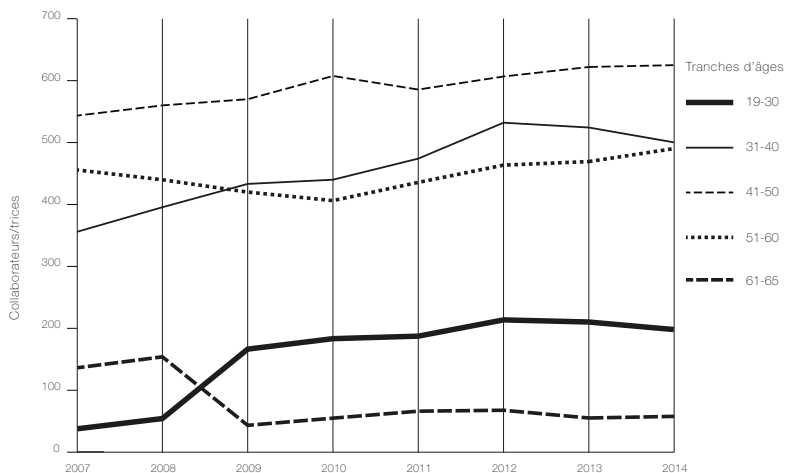
Répartition de l'effectif entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre 2014

| | Suisse | | Permis C | | Permis B | | Permis frontalier (G) | | Total |
|---|--------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------------------|------------|--------------|
| | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | |
| Répartition effectif au 31.12.2014 | | | | | | | | | |
| CA/DG | 18 | 86% | 0 | 0% | 1 | 5% | 2 | 10% | 21 |
| Finances & Gestion | 19 | 58% | 4 | 12% | 0 | 0% | 10 | 30% | 33 |
| SIT | 19 | 54% | 3 | 9% | 0 | 0% | 13 | 37% | 35 |
| Ressources humaines | 21 | 88% | 1 | 4% | 0 | 0% | 2 | 8% | 24 |
| Ventes Marketing | 59 | 76% | 4 | 5% | 0 | 0% | 15 | 19% | 78 |
| unireso | 1 | 50% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 50% | 2 |
| Unités soutien | 10 | 67% | 2 | 13% | 0 | 0% | 3 | 20% | 15 |
| Total Administration | 147 | 71% | 14 | 7% | 1 | 0% | 46 | 22% | 208 |
| Exploitation | 662 | 49% | 265 | 20% | 10 | 1% | 404 | 30% | 1'341 |
| dont conducteurs | 546 | 49% | 240 | 21% | 9 | 1% | 348 | 30% | 1'143 |
| Total Exploitation | 662 | 49% | 265 | 20% | 10 | 1% | 404 | 30% | 1'341 |
| Infrastructures & Bâtiments | 10 | 63% | 2 | 13% | 0 | 0% | 4 | 25% | 16 |
| Technique | 181 | 61% | 40 | 13% | 2 | 1% | 74 | 25% | 297 |
| Total Technique | 191 | 61% | 42 | 13% | 2 | 1% | 78 | 25% | 313 |
| TOTAL tpg | 1'000 | 54% | 321 | 17% | 13 | 1% | 528 | 28% | 1'862 |

Répartition de l'effectif de l'encadrement entre Suisses et détenteurs de permis au 31 décembre 2014

| | Cadres | | | | | | Cadres supérieurs | | | | | | Directeurs | | | | | | Total |
|---|-----------|------------|----------|-----------|-----------|------------|-------------------|------------|----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|------------|
| | Suisse | | Permis C | | Permis G | | Suisse | | Permis C | | Permis G | | Suisse | | Permis C | | Permis G | | |
| | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | Nb | % | |
| Répartition effectif encadrement au 31.12.2014 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CA/DG | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 100% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 |
| Finances & Gestion | 2 | 22% | 0 | 0% | 1 | 11% | 1 | 11% | 0 | 0% | 4 | 44% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 11% | 9 |
| SIT | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 25% | 0 | 0% | 2 | 50% | 1 | 25% | 0 | 0% | 0 | 0% | 4 |
| Ressources humaines | 3 | 50% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 17% | 0 | 0% | 0 | 0% | 2 | 33% | 0 | 0% | 0 | 0% | 6 |
| Ventes/Marketing | 5 | 38% | 0 | 0% | 3 | 23% | 4 | 31% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 8% | 13 |
| unireso | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 100% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 |
| Unités soutien | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 |
| Total Administration | 10 | 29% | 0 | 0% | 4 | 11% | 10 | 29% | 0 | 0% | 6 | 17% | 3 | 9% | 0 | 0% | 2 | 6% | 35 |
| Exploitation | 17 | 44% | 2 | 5% | 6 | 15% | 10 | 26% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 39 |
| dont conducteurs | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 |
| Total Exploitation | 17 | 44% | 2 | 5% | 6 | 15% | 10 | 26% | 1 | 3% | 2 | 5% | 1 | 3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 39 |
| Infrastructures & Bâtiments | 0 | 0% | 0 | 0% | 0 | 0% | 3 | 60% | 0 | 0% | 1 | 20% | 1 | 20% | 0 | 0% | 0 | 0% | 5 |
| Technique | 22 | 52% | 4 | 10% | 9 | 21% | 4 | 10% | 1 | 2% | 1 | 2% | 1 | 2% | 0 | 0% | 0 | 0% | 42 |
| Total Technique | 22 | 47% | 4 | 9% | 9 | 19% | 7 | 15% | 1 | 2% | 2 | 4% | 2 | 4% | 0 | 0% | 0 | 0% | 47 |
| TOTAL tpg | 49 | 40% | 6 | 5% | 19 | 16% | 27 | 22% | 2 | 2% | 10 | 8% | 6 | 5% | 0 | 0% | 2 | 2% | 121 |

Pyramide des âges au 31 décembre 2014



Statistiques

46

Caractéristiques des lignes au 13 décembre 2014

Lignes

Moyennes journalières (parcours en Suisse)

| | | Longueurs moyennes (km) | Temps de parcours moyens (h:min) | Vitesse commerciale d'exploitation (km/h) |
|----|---|-------------------------|----------------------------------|---|
| 1 | Petit-Bel-Air, Terrassière, Hôpital, Plainpalais, Stand, Gare Cornavin, Jardin Botanique | 10.99 | 0:46:50 | 14.07 |
| 2 | Genève-Plage, Place des Eaux-Vives (Rive), Bel-Air, Jonction, Onex-Cité | 8.18 | 0:33:03 | 14.85 |
| 3 | Gardiol, Servette, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Claparède, Crêts-de-Champel | 7.81 | 0:35:30 | 13.20 |
| 4 | Bel-Air, Jonction, Bachet-de-Pesay, Plan-les-Ouates, Perly-Douane, P+R Perly | 8.66 | 0:27:18 | 19.03 |
| 5 | Thônex-Vallard, Hôpital, Bel-Air, Gare Cornavin, Nations, Palexpo, Aéroport | 12.55 | 0:47:43 | 15.78 |
| 6 | Vernier-Village, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Rive, Genève-Plage | 8.85 | 0:36:11 | 14.67 |
| 7 | Hôpital, Rive, Bel-Air, Saint-Jean, Tours Lignon | 6.90 | 0:30:49 | 13.43 |
| 8 | OMS, Appia, Nations, Gare Cornavin, Rive, Conches, Veyrier-Douane / Veyrier-Tournettes | 10.68 | 0:39:42 | 16.13 |
| 9 | Petit-Bel-Air, Gradelle, Place des Eaux-Vives (Rive), 22-Cantons (Gare Cornavin), Tours Lignon | 10.99 | 0:43:20 | 15.22 |
| 10 | Aéroport, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Rive | 6.51 | 0:30:24 | 12.85 |
| 11 | Jardin Botanique, Nations, Jonction, Tours-de-Carouge, Bout-du-Monde | 8.73 | 0:37:50 | 13.84 |
| 12 | Palettes, Bachet-de-Pesay, Carouge (Rondeau), Augustins, Plainpalais, Bel-Air, Rive, Moillesulaz | 9.37 | 0:38:15 | 14.71 |
| 14 | P+R Bernex, Petit-Lancy, Jonction, Stand, Bel-Air, Gare Cornavin, Servette, Meyrin-Gravière | 12.83 | 0:43:02 | 17.89 |
| 15 | Palettes, Grand-Lancy, Acacias, Plainpalais, Stand, Gare Cornavin, Nations | 6.78 | 0:29:26 | 13.82 |
| 18 | Carouge (Rondeau), Bel-Air, Gare Cornavin, Servette, CERN | 11.04 | 0:40:29 | 16.37 |
| 19 | Vernier-Village, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Jonction, Onex-Cité | 11.60 | 0:45:25 | 15.33 |
| 21 | Cressy, Onex, Lancy-Pont-Rouge, Tours-de-Carouge, Crêts-de-Champel, Gare des Eaux-Vives | 11.79 | 0:44:29 | 15.90 |
| 22 | Nations, Bouchet, Châteline, Grand-Lancy, Bachet-de-Pesay, Tours-de-Carouge | 10.80 | 0:35:13 | 18.40 |
| 23 | Aéroport, Blandonnet, Lignon, Grand-Lancy, Palettes, Le Rolliet, ZIPLO | 12.27 | 0:37:19 | 19.73 |
| 25 | Thônex-Vallard, Place des Eaux-Vives, Gare Cornavin, Jardin Botanique | 8.06 | 0:33:31 | 14.43 |
| 28 | Jardin Botanique, Nations, Aéroport, Blandonnet, Meyrin-Village, Parfumerie | 11.79 | 0:35:41 | 19.83 |
| 31 | P+R Sous-Moulin, Place Favre, Belle-Idée, Hôpital Trois-Chêne, Puplinge-Mairie | 6.22 | 0:20:43 | 18.02 |
| 32 | Sainte-Clotilde, Cirque, Plainpalais, Uni-Mail, Sainte-Clotilde | 1.34 | 0:07:12 | 11.17 |
| 33 | Rive, Gradelle, Vandoeuvres, Chevrier, Puplinge-Mairie | 9.33 | 0:23:08 | 24.20 |
| 34 | Veyrier-Tournettes, CS Sous-Moulin, Chêne-Bougeries, Crête, Chevrier | 10.99 | 0:28:29 | 23.15 |
| 35 | Augustins, Beau-Séjour, Entrée-Hôpital, Augustins | 2.01 | 0:08:30 | 14.16 |
| 36 | Place de Neuve, Bel-Air Cité, Rive, Vieille-Ville, Place de Neuve | 1.61 | 0:07:47 | 12.43 |
| 41 | Tours-de-Carouge, Vessy, Veyrier-Tournettes, Petit-Veyrier | 8.42 | 0:22:41 | 22.27 |
| 42 | Carouge (Rondeau), Bachet-de-Pesay, Palettes, Le Rolliet, Perly, Lully, Bernex, Croisée de Confignon | 12.64 | 0:34:00 | 22.31 |
| 43 | Stade de Genève, Belle-Cour, Onex, Loëx-Hôpital | 7.89 | 0:23:00 | 20.57 |
| 44 | Tours-de-Carouge, Drize, Croix-de-Rozon-Douane | 4.54 | 0:12:15 | 22.24 |
| 45 | Tours-de-Carouge, Plateau de Pinchat, Troinex-Ville | 3.30 | 0:12:04 | 16.43 |
| 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 | 0:06:10 | 20.29 |
| 51 | CO Renard, Aire, Lignon, Châteline, Bouchet, Mervelet | 7.92 | 0:26:13 | 18.12 |
| 53 | Bouchet, Grand-Saconnex, Machéry | 4.23 | 0:13:57 | 18.19 |
| 54 | Satigny-Gare, Bois-de-Bay, Vernier-Village, Gare ZIMEYSA | 10.84 | 0:22:00 | 29.56 |
| 57 | Aéroport, Blandonnet, Meyrin-Gravière, Hôpital de La Tour, Gare ZIMEYSA | 9.46 | 0:31:50 | 17.83 |
| 61 | Annesses Gare, Moillesulaz-Douane, Pellionex, Rieu, Terrassière, Gare Cornavin | 9.13 | 0:38:22 | 14.28 |
| A | Rive, Gradelle, Cologny, Meinier, Gy-Eglise / Corsinge-Village | 12.33 | 0:31:16 | 23.65 |
| B | Vésénaz-Eglise, Pallanterie, Anières-Mairie, Bassy, Chevrens | 7.64 | 0:14:45 | 31.07 |
| C | Malagnou / P+R Sous-Moulin, Graveson, Puplinge, Presinge, Jussy-Meurets / Monniaz | 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 / Valléiry Chef-Lieu (France) | 10.03 | 0:31:57 | 18.83 |
| E | Rive, Vésénaz, Collonge-Bellerive, Corsier-Port, Anières, Hermance | 13.45 | 0:31:28 | 25.64 |
| F | Gare Cornavin, Nations, Grand-Saconnex, Fernex-Voltaire-Mairie, Cessy, Gex-ZAC (France) | 14.84 | 0:40:07 | 22.20 |
| G | Rive, Vésénaz, Pallanterie, P+R Veigy / Veigy | 13.14 | 0:29:36 | 26.64 |
| K | Stade de Genève, Lancy, Onex, Bernex, Cartigny, Avully, Chancy-Douane / Pougny-Gare | 18.12 | 0:41:59 | 25.89 |
| L | Stade de Genève, Lancy, Onex, Bernex, Laconnex, Soral, Avusy | 17.81 | 0:43:02 | 24.83 |
| M | Collonges-Bourg d'en Haut, Saint-Julien-Gare, Neydens-Vitam, Beaumont le Châble | 14.78 | 0:33:20 | 26.60 |
| O | Lycée International (France), Fernex-Voltaire-Mairie, Prévessin-Moëns-Mairie, Mateglin, Meyrin-Gravière | 9.24 | 0:22:38 | 24.48 |
| S | Sézenove, Lully, Confignon, Bernex, Aire-la-Ville, Satigny-Gare | 11.99 | 0:26:01 | 27.66 |
| T | La Plaine, Polzat, P+R Challex-La Halle (France) | 4.03 | 0:11:00 | 22.00 |
| V | Gare Cornavin, Nations, Chambésy, Colovrex, Genthod, Entrée-Versoix, CS La Bécassière | 15.87 | 0:43:58 | 21.65 |
| VB | Colovrex, Genthod, Entrée-Versoix, CS La Bécassière | 8.61 | 0:23:40 | 21.84 |
| 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 | 0:15:01 | 26.48 |
| Y | Fernex-Voltaire-Mairie, Aéroport, Blandonnet, Gare ZIMEYSA, CERN, Saint-Genis, Val-Thoiry (France) | 23.90 | 1:01:05 | 23.48 |
| Z | Gare Cornavin, Nations, Chambésy, Colovrex, Collex, Bossy, Bois-Chatton (France) | 11.03 | 0:28:31 | 23.21 |

Longueur des lignes

| | Longueur exploitée* au 13.12.2014 (en mètres) | Longueur exploitée* au 14.12.2013 (en mètres) |
|--------------|--|--|
| Tramways | 33'130 | 33'130 |
| Trolleybus | 30'380 | 30'380 |
| Autobus | 359'480 | 359'480 |
| Total | 422'990 | 422'990 |

*selon l'Office fédéral de la statistique suisse des transports

Parc de véhicules et kilomètres parcourus

| | Nombre de véhicules au 31.12.2014 | Nombre de véhicules au 31.12.2013 | Kilomètres parcourus 2014 | Kilomètres parcourus 2013 |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| Véhicules d'exploitation | | | | |
| Tramways | | | | |
| - Tramways Düweg 2 caisses | 24 | 24 | 1'033'017 | 998'853 |
| - Tramways Düweg 3 caisses | 22 | 22 | 992'442 | 968'757 |
| - Tramways Cityrunner | 39 | 39 | 2'701'353 | 2'745'197 |
| - Tramways Tango | 19 | 19 | 1'344'324 | 1'275'138 |
| Total tramways | 104 | 104 | 6'071'136 | 5'987'945 |
| Trolleybus | | | | |
| - Trolleybus articulés | 74 | 80 | 3'474'927 | 3'585'854 |
| - Trolleybus bi-articulés | 11 | 11 | 458'539 | 487'190 |
| Total trolleybus | 85 | 91 | 3'933'466 | 4'073'044 |
| Autobus | | | | |
| - Minibus | 5 | 5 | 200'007 | 208'273 |
| - Autobus | 37 | 38 | 1'239'554 | 1'521'405 |
| - Autobus articulés | 190 | 181 | 10'551'201 | 10'269'706 |
| - Autobus bi-articulés | 5 | 5 | 123'710 | 144'956 |
| - Autobus: lignes en sous-traitance | | | 6'829'636 | 6'872'283 |
| Total autobus | 237 | 229 | 18'944'108 | 19'016'623 |
| Total des véhicules d'exploitation | 426 | 424 | 28'948'710 | 29'077'612 |
| Véhicules de musée | | | | |
| Automotrices tramways | 5 | 5 | 2'896 | 2'358 |
| Remorques tramways | 3 | 2 | 1'353 | 1'201 |

Résultats par ligne

| Lignes | Destination | Voyages | Voyages x km | Km produits parcouus par les convois | Charges en CHF |
|---------------------------|--|--------------------|--------------------|--------------------------------------|--------------------|
| 1. Réseau urbain | | 177'244'000 | 397'084'000 | 19'362'000 | 300'994'006 |
| Lignes principales | | 170'926'000 | 380'847'000 | 16'660'000 | 273'461'948 |
| Tramways | | | | | |
| 12 | Palettes, Bachet-de-Pesay, Carouge (Rondeau), Augustins, Plainpalais, Bel-Air, Rive, Moillesulaz | 83'993'000 | 184'576'000 | 5'007'000 | 107'139'130 |
| 12b | Augustins, Plainpalais, Bel-Air, Rive, Gare de Chêne-Bourg | 29'259'000 | 63'212'000 | 1'640'000 | 40'809'309 |
| 14 | P+R Bernex, Petit-Lancy, Jonction, Stand, Bel-Air, Gare Cornavin, Servette, Meyrin-Gravière | 25'834'000 | 65'403'000 | 1'778'000 | 33'091'931 |
| 15 | Palettes, Grand-Lancy, Acacias, Plainpalais, Stand, Gare Cornavin, Nations | 19'994'000 | 31'309'000 | 928'000 | 20'133'184 |
| 18 | Carouge (Rondeau), Bel-Air, Gare Cornavin, Servette, CERIN | 8'905'000 | 24'652'000 | 660'000 | 13'104'707 |
| Trolleybus | | | | | |
| 2 | Genève-Plage, Place des Eaux-Vives (Rive), Bel-Air, Jonction, Onex-Cité | 36'219'000 | 74'085'000 | 3'898'000 | 63'629'324 |
| 3 | Gardiol, Servette, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Claparède, Crêts-de-Champel | 4'834'000 | 9'410'000 | 589'000 | 9'220'990 |
| 6 | Vermier-Village, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Rive, Genève-Plage | 9'297'000 | 18'306'000 | 795'000 | 13'502'088 |
| 7 | Hôpital, Rive, Bel-Air, Saint-Jean, Tours Lignon | 5'102'000 | 10'475'000 | 606'000 | 9'401'431 |
| 10 | Hôpital, Rive, Bel-Air, Saint-Jean, Tours Lignon | 3'667'000 | 7'500'000 | 501'000 | 8'386'433 |
| 19 | Aéroport, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Rive | 6'894'000 | 13'517'000 | 557'000 | 10'413'048 |
| 19 | Vermier-Village, Charmilles, Lyon (Gare Cornavin), Bel-Air, Jonction, Onex-Cité | 6'424'000 | 14'878'000 | 851'000 | 12'705'334 |
| Autobus | | | | | |
| 1 | Petit-Bel-Air, Terrassière, Hôpital, Plainpalais, Stand, Gare Cornavin, Jardin Botanique | 50'714'000 | 122'186'000 | 7'755'000 | 102'693'494 |
| 4 | Bel-Air, Jonction, Bachet-de-Pesay, Plan-les-Ouates, Perly-Douane, P+R Perly | 5'738'000 | 10'669'000 | 745'000 | 10'843'589 |
| 5 | Thônex-Vallard, Hôpital, Bel-Air, Gare Cornavin, Nations, Palepox, Aéroport | 1'344'000 | 4'658'000 | 347'000 | 4'480'244 |
| 8 | OM5, Appia, Nations, Gare Cornavin, Rive, Conches, Veyrier-Douane / Veyrier-Tournettes | 6'241'000 | 17'512'000 | 862'000 | 11'920'037 |
| 9 | Petit-Bel-Air, Gradielle, Place des Eaux-Vives (Rive), 22-Cantons (Gare Cornavin), Tours Lignon | 8'203'000 | 19'869'000 | 983'000 | 13'407'593 |
| 11 | Jardin Botanique, Nations, Jonction, Tours-de-Carouge, Bout-du-Monde | 6'220'000 | 15'452'000 | 757'000 | 10'694'879 |
| 11 | Jardin Botanique, Nations, Jonction, Tours-de-Carouge, Bout-du-Monde | 5'615'000 | 11'111'000 | 637'000 | 9'701'583 |
| 21 | Cressy, Onex, Lancy-Pont-Rouge, Tours-de-Carouge, Crêts-de-Champel, Gare des Eaux-Vives | 4'405'000 | 10'762'000 | 741'000 | 9'770'332 |
| 22 | Nations, Bouchet, Châtelaine, Grand-Lancy, Bachet-de-Pesay, Tours-de-Carouge | 3'028'000 | 9'422'000 | 524'000 | 6'614'309 |
| 23 | Aéroport, Blandonnet, Lignon, Grand-Lancy, Palettes, Le Rolliet, ZIPLO | 2'598'000 | 8'610'000 | 612'000 | 7'373'008 |
| 25 | Thônex-Vallard, Place des Eaux-Vives, Gare Cornavin, Jardin Botanique | 4'584'000 | 8'622'000 | 549'000 | 7'705'363 |
| 27 ⁽¹⁾ | Carouge (Rondeau), Tours-de-Carouge, Epinettes, Ecole-Médecine, Cirque, Bel-Air, Gare Cornavin | 361'000 | 746'000 | 76'000 | 1'397'037 |
| 28 | Jardin Botanique, Nations, Aéroport, Blandonnet, Vermier-Village, Parfumerie | 9'740'000 | 2'552'000 | 432'000 | 3'787'431 |
| 47 | P+R Bernex, Bernex-Place, Vailly | 626'000 | 720'000 | 162'000 | 1'425'707 |
| 57 | Aéroport, Blandonnet, Meyrin-Gravière, Hôpital de la Tour, Gare ZIMEYSA | 780'000 | 1'481'000 | 348'000 | 3'572'382 |
| Lignes secondaires | | 6'318'000 | 16'237'000 | 2'703'000 | 27'532'058 |
| Autobus | | | | | |
| 31 | P+R Sous-Moulin, Place Favre, Belle-Idée, Hôpital Trois-Chêne, Puplinge-Marie | 6'318'000 | 16'237'000 | 2'703'000 | 27'532'058 |
| 32 | Sainte-Clotilde, Cirque, Plainpalais, Uni-Mal, Sainte-Clotilde | 542'000 | 1'030'000 | 179'000 | 2'255'538 |
| 33 | Rive, Gradielle, Vandoeuvres, Chevrier, Puplinge-Marie | 102'000 | 89'000 | 34'000 | 556'122 |
| 34 | Veyrier-Tournettes, CS Sous-Moulin, Chêne-Bougeries, Crête, Chevrier | 575'000 | 2'380'000 | 266'000 | 2'742'419 |
| 35 | Augustins, Beau-Séjour, Entrée-Hôpital, Augustins | 389'000 | 1'194'000 | 296'000 | 3'335'567 |
| 36 | Place de Neuve, Bel-Air Cité, Rive, Vieille-Ville, Place de Neuve | 144'000 | 172'000 | 54'000 | 462'433 |
| 41 | Tours-de-Carouge, Vessy, Veyrier-Tournettes, Petit-Veyrier | 95'000 | 63'000 | 46'000 | 421'057 |
| 42 | Tours-de-Carouge, Vessy, Veyrier-Tournettes, Petit-Veyrier | 636'000 | 1'926'000 | 249'000 | 2'045'523 |
| 42 | Carouge (Rondeau), Bachet-de-Pesay, Palettes, Le Rolliet, Perly, Lully, Bernex, Croisée de Confignon | 1'132'000 | 3'377'000 | 543'000 | 6'053'873 |
| 43 | Stade de Genève, Belle-Cour, Onex, Loëx-Hôpital | 498'000 | 1'315'000 | 236'000 | 2'219'969 |
| 44 | Tours-de-Carouge, Drize, Croix-de-Rozon-Douane | 704'000 | 1'855'000 | 138'000 | 1'400'720 |
| 45 | Tours-de-Carouge, Plateau de Pinchat, Tronex-Ville | 459'000 | 689'000 | 102'000 | 1'039'121 |
| 46 | Bellins, Bachet-de-Pesay, Saconnex-d'Arve, Bardonnex | 166'000 | 417'000 | 115'000 | 1'399'237 |
| 51 | CO Renard, Aire, Lignon, Châtelaine, Bouchet, Mervelet | 572'000 | 1'173'000 | 221'000 | 1'834'073 |
| 53 | Bouchet, Grand-Saconnex, Machéry | 240'000 | 403'000 | 83'000 | 983'478 |
| 54 | Satigny-Gare, Bois-de-Bay, Vermier-Village, Gare ZIMEYSA | 65'000 | 173'000 | 141'000 | 782'927 |

(1) Données retraitées hors tacites

(2) Tronçon suisse seul

(3) Addition des produits de transport, autres produits par rapport au total des charges

(4) Total des charges intégrant en diminution principalement la rétrocession des droits sur carburants

(5) OITRV, ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs

(6) Produits du transport intégrant l'indemnité tarifaire

(7) Ligne supprimée en cours d'année

| ← Contributions de l'Etat de Genève → | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------------------------|---|--|------------------------------------|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| 2014 | | | | | | | | | | |
| Produits du transport en CHF | Autres produits en CHF | Contributions fédérales selon OITRV ⁽¹⁾ en CHF | Contributions des communes et tiers en CHF | Atribuées selon conventions en CHF | Autres contributions en CHF | Total (avec indemnité tarifaire) en CHF | Total (avec indemnité tarifaire) en CHF | Répartition du résultat (+ excédent/- perte) en CHF | Taux de couverture des charges % ⁽²⁾ | Taux de couverture des charges % ⁽³⁾ |
| 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 | 2013 |
| 144'163'582 | 10'267'343 | 995'803 | 463'370 | 5'786'742 | 153'716'344 | 173'082'043 | 174'252'924 | 14'399'178 | 51.3 % | 49.3 % |
| 138'753'133 | 9'453'890 | 241'746 | | 4'027'276 | 133'490'448 | 150'587'359 | 154'703'904 | 12'504'544 | 54.2 % | 52.1 % |
| 67'876'543 | 4'347'550 | 241'746 | | 4'027'276 | 33'813'447 | 44'235'526 | 55'128'152 | 3'167'431 | 67.4 % | 67.3 % |
| 23'473'696 | 1'709'067 | | | | 17'241'634 | 19'453'615 | 21'622'434 | 1'615'088 | 61.7 % | 65.4 % |
| | | | | | | | 53'016 | | | 90.2 % |
| 22'068'345 | 1'336'159 | 241'746 | | 4'027'276 | 5'978'427 | 12'085'128 | 16'850'962 | 560'022 | 70.7 % | 69.7 % |
| 14'378'350 | 781'568 | | | | 5'487'280 | 6'841'502 | 9'669'328 | 514'014 | 75.3 % | 73.4 % |
| 7'956'152 | 520'756 | | | | 5'106'106 | 5'855'281 | 6'932'412 | 478'307 | 64.7 % | 56.1 % |
| 28'483'442 | 1'957'716 | | | | 36'618'342 | 39'301'400 | 37'239'194 | 3'430'176 | 47.8 % | 44.8 % |
| 3'734'977 | 281'094 | | | | 5'742'874 | 6'094'589 | 5'582'989 | 537'956 | 43.6 % | 41.2 % |
| 7'204'498 | 410'103 | | | | 6'495'990 | 7'174'474 | 7'868'490 | 608'504 | 56.4 % | 50.3 % |
| 4'023'376 | 286'597 | | | | 5'617'688 | 5'996'734 | 5'742'365 | 526'230 | 45.8 % | 42.6 % |
| 2'881'100 | 254'773 | | | | 5'793'235 | 6'064'548 | 5'451'014 | 542'674 | 37.4 % | 35.6 % |
| 5'352'621 | 337'022 | | | | 5'211'594 | 5'716'292 | 5'377'489 | 488'189 | 54.6 % | 51.3 % |
| 5'286'870 | 388'127 | | | | 7'756'960 | 8'254'764 | 7'216'847 | 726'624 | 44.7 % | 43.3 % |
| 42'393'148 | 3'148'623 | | | | 63'058'659 | 67'050'433 | 57'312'828 | 5'906'936 | 44.3 % | 41.7 % |
| 4'353'114 | 335'652 | | | | 6'790'958 | 7'200'996 | 6'227'327 | 636'135 | 43.2 % | 44.6 % |
| 1'322'166 | 137'633 | | | | 3'332'623 | 3'457'211 | 3'004'818 | 312'179 | 32.6 % | 32.0 % |
| 5'557'945 | 370'172 | | | | 6'611'217 | 7'134'560 | 6'874'836 | 619'297 | 49.7 % | 45.5 % |
| 6'883'095 | 416'379 | | | | 6'739'426 | 7'387'572 | 6'772'291 | 631'307 | 54.4 % | 52.4 % |
| 5'266'442 | 331'736 | | | | 5'623'473 | 6'119'438 | 5'645'343 | 526'771 | 52.3 % | 49.6 % |
| 4'359'609 | 299'497 | | | | 5'563'643 | 5'973'996 | 5'831'676 | 521'167 | 48.0 % | 43.4 % |
| 3'700'028 | 302'886 | | | | 6'363'512 | 6'711'754 | 6'159'132 | 596'093 | 41.0 % | 38.1 % |
| 2'819'891 | 206'532 | | | | 3'958'713 | 4'224'156 | 3'849'837 | 370'827 | 45.8 % | 43.4 % |
| 2'495'535 | 230'984 | | | | 5'126'729 | 5'361'626 | 4'724'796 | 480'240 | 37.0 % | 35.5 % |
| 3'500'555 | 239'456 | | | | 4'375'194 | 4'704'819 | 3'04'066 | 409'841 | 48.5 % | 44.3 % |
| 277'663 | 40'107 | | | | 1'190'816 | 1'217'039 | 1'677'484 | 111'549 | 22.7 % | 18.9 % |
| 844'887 | 102'431 | | | | 3'133'654 | 3'213'238 | 2'555'379 | 293'541 | 25.0 % | 25.0 % |
| 414'014 | 38'653 | | | | 1'073'609 | 1'112'604 | 26'197 | 100'569 | 31.8 % | 24.5 % |
| 598'206 | 96'506 | | | | 3'175'093 | 3'231'422 | 3'659'643 | 297'422 | 19.4 % | 19.1 % |
| 5'410'449 | 813'454 | 754'057 | 463'370 | 1'759'466 | 20'225'897 | 22'494'683 | 19'549'020 | 1'894'634 | 22.6 % | 21.5 % |
| 5'410'449 | 813'454 | 754'057 | 463'370 | 1'759'466 | 20'225'897 | 22'494'683 | 19'549'020 | 1'894'634 | 22.6 % | 21.5 % |
| 414'214 | 71'080 | | | | 1'953'207 | 1'992'192 | 1'814'276 | 182'964 | 21.5 % | 19.7 % |
| 63'587 | 15'035 | | 463'370 | | 15'590 | 21'584 | 13'116 | 1'461 | 14.1 % | 13.4 % |
| 619'038 | 87'802 | | | | 2'245'967 | 2'304'257 | 2'075'384 | 210'388 | 25.8 % | 23.2 % |
| 358'804 | 104'981 | | | | 3'168'596 | 3'202'322 | 2'809'109 | 296'814 | 13.9 % | 12.8 % |
| 96'570 | 12'464 | | | | 389'926 | 399'023 | 340'770 | 36'526 | 23.6 % | 21.8 % |
| 56'571 | 11'339 | | | | 389'647 | 394'985 | 274'622 | 36'500 | 16.1 % | 18.6 % |
| 584'860 | 55'476 | 268'126 | | | 564'292 | 1'244'990 | 1'073'171 | 52'859 | 31.3 % | 32.5 % |
| 1'032'558 | 188'790 | | | | 5'331'992 | 5'429'162 | 4'883'943 | 499'468 | 20.2 % | 18.4 % |
| 432'653 | 60'035 | 239'741 | | | 559'395 | 1'024'074 | 1'299'755 | 95'929 | 22.2 % | 23.5 % |
| 609'182 | 38'018 | | | | 831'400 | 888'747 | 729'586 | 77'881 | 46.2 % | 45.3 % |
| 321'746 | 28'189 | | | | 760'417 | 790'693 | 648'990 | 71'231 | 33.7 % | 32.7 % |
| 140'967 | 42'850 | 246'190 | | | 435'590 | 1'023'292 | 952'828 | 40'803 | 13.1 % | 11.6 % |
| 447'731 | 49'680 | | | | 1'474'813 | 1'516'936 | 1'228'315 | 138'152 | 27.1 % | 27.4 % |
| 175'413 | 26'573 | | | | 862'263 | 878'787 | 718'597 | 80'772 | 20.5 % | 20.2 % |
| 56'554 | 21'141 | | | | 778'120 | 783'440 | 628'744 | 72'889 | 9.9 % | 9.9 % |

Résultats par ligne (suite page précédente)

| Lignes | Destination | Voyages | Voyages x km | Km produits par les convois | Charges en CHF |
|---|--|--------------------|--------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 2. Réseau régional | | 14'522'000 | 66'168'000 | 5'002'000 | 52'195'076 |
| Autobus tpg | | 9'723'000 | 49'488'000 | 4'106'000 | 43'828'321 |
| 61 | Annemasse Gare, Moillesulaz-Douane, Peillonex, Rieu, Terrassière, Gare Cornavin | 1'914'000 | 6'362'000 | 325'000 | 3'932'913 |
| A | Rive, Gradelle, Cologny, Meinier, Gy-Eglise / Corsinge-Village | 801'000 | 4'425'000 | 351'000 | 3'868'855 |
| B | Vésénaz-Eglise, Pallanterie, Anières-Mairie, Bassy, Chevrens | 70'000 | 244'000 | 47'000 | 479'165 |
| C | Malagnou / P+R Sous-Moulin, Graveson, Puplinge, Presinge, Jussy-Meurets / Monniaz | 791'000 | 2'971'000 | 370'000 | 4'209'064 |
| E | Rive, Vésénaz, Collonge-Bellerive, Corsier-Port, Anières, Hermance | 1'807'000 | 12'177'000 | 526'000 | 6'139'595 |
| G | Rive, Vésénaz, Pallanterie, P+R Veigy / Veigy | 1'044'000 | 7'019'000 | 362'000 | 3'921'750 |
| K | Stade de Genève, Lancy, Onex, Bernex, Cartigny, Avully, Chancy-Douane / Pougny-Gare | 731'000 | 4'834'000 | 502'000 | 5'149'456 |
| L | Stade de Genève, Lancy, Onex, Bernex, Laconnex, Soral, Avusy | 637'000 | 3'461'000 | 495'000 | 5'009'032 |
| S | Sézénove, Lully, Confignon, Bernex, Aire-la-Ville, Satigny-Gare | 378'000 | 1'235'000 | 360'000 | 2'818'713 |
| V | Gare Cornavin, Nations, Chambésy, Colovrex, Genthod, Entrée-Versoix, CS La Bécassière | 895'000 | 3'654'000 | 392'000 | 3'835'642 |
| W | Satigny-Gare, Bourdigny, Chouilly, Peissy, Satigny-Gare | 31'000 | 105'000 | 26'000 | 228'621 |
| X | Chancy-Douane, Avully, La Plaine / Russin / Dardagny | 94'000 | 294'000 | 71'000 | 776'410 |
| Z | Gare Cornavin, Nations, Chambésy, Colovrex, Collex, Bossy, Bois-Chatton (France) | 408'000 | 1'873'000 | 217'000 | 2'180'553 |
| Noct. | Réseau nocturne régional | 122'000 | 834'000 | 62'000 | 1'278'562 |
| Autobus GLCT parcours CH | | 4'799'000 | 16'680'000 | 896'000 | 8'366'754 |
| D ⁽¹⁾ | Bel-Air, Bachet-de-Pesay, Plan-les-Ouates, Perly | 2'104'000 | 8'227'000 | 337'000 | 3'602'007 |
| F ⁽²⁾ | Gare Cornavin, Nations, Grand-Saconnex, Ferney-Voltaire-Mairie | 1'517'000 | 5'454'000 | 246'000 | 2'452'547 |
| O ⁽²⁾ | Ferney-Voltaire-Mairie, Prévessin-Moëns-Mairie, Mategnin, Meyrin-Gravière | 163'000 | 181'000 | 21'000 | 261'815 |
| T ⁽²⁾ | La Plaine, Poizat | 27'000 | 25'000 | 8'000 | 151'175 |
| Y ⁽²⁾ | Ferney-Voltaire-Mairie, Aéroport, Blandonnet, Gare ZIMEYSA, CERN, Saint-Genis | 988'000 | 2'793'000 | 284'000 | 1'899'211 |
| Autobus GLCT parcours FR | | 3'907'000 | 10'561'000 | 1'224'000 | 8'409'993 |
| D | Perly, Saint-Julien-Gare / Neydens-Vitam/Parc / ZI Les Moulins / Valléiry Chef-Lieu (France) | 861'000 | 819'000 | 88'000 | 822'811 |
| Dnav. | Saint-Julien, Valléiry Chef-Lieu | 101'000 | 726'000 | 149'000 | 772'579 |
| F | Ferney-Voltaire-Mairie, Cessy, Gex-ZAC (France) | 1'623'000 | 4'992'000 | 374'000 | 2'682'008 |
| M | Collonges-Bourg d'en Haut, Saint-Julien-Gare, Neydens-Vitam, Beaumont le Châble | 53'000 | 245'000 | 116'000 | 590'537 |
| O | Lycée International (France), Ferney-Voltaire-Mairie | 324'000 | 870'000 | 110'000 | 734'504 |
| T | Poizat, P+R Challex-La Halle (France) | 28'000 | 49'000 | 22'000 | 225'307 |
| Y | CERN, Saint-Genis, Val-Thoiry (France) | 917'000 | 2'860'000 | 365'000 | 2'582'248 |
| 3. Services spéciaux (SP) (courses scolaires, événements Palexpo, manifestations et autres) | | 835'000 | 3'510'000 | 466'000 | 6'028'463 |
| 4. Réseau nocturne urbain (RU) (Réseau nocturne tramways, trolleybus et autobus) | | 570'000 | 1'370'000 | 100'000 | 1'571'179 |
| Total | | 197'077'000 | 478'690'000 | 26'154'000 | 369'198'716 ⁽⁴⁾ |

(1) Données retralées hors taciles

(2) Tronçon suisse seul

(3) Addition des produits de transport, autres produits par rapport au total des charges

(4) Total des charges intégrant en diminution principalement la rétrocession des droits sur carburants

(5) OTRV, ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs

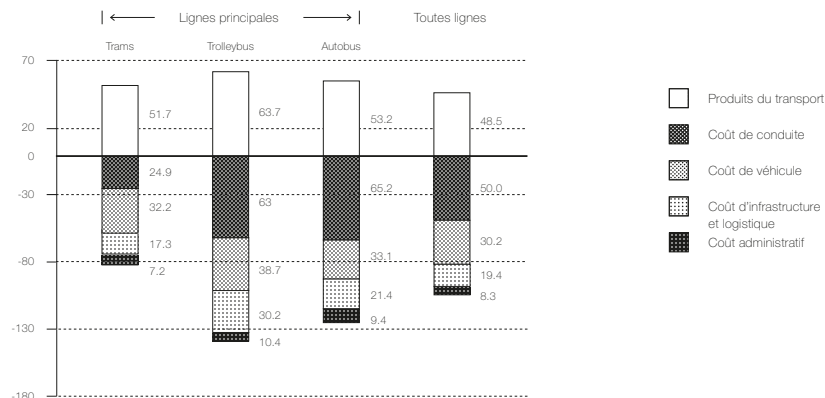
(6) Produits du transport intégrant l'indemnité tarifaire

(7) Ligne supprimée en cours d'année

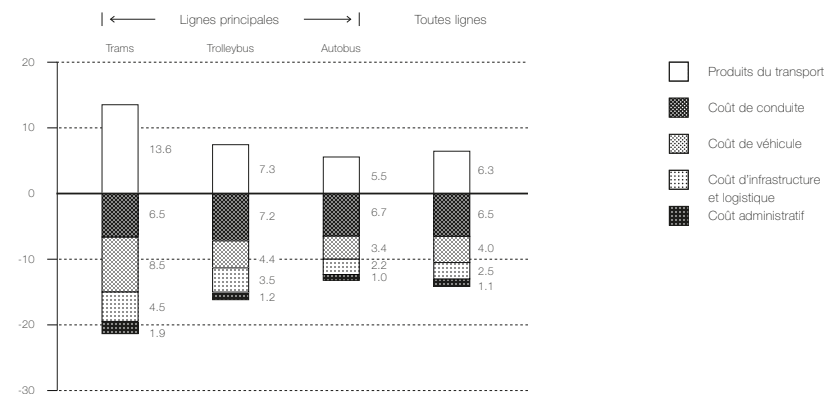
| ← Contributions de l'Etat de Genève → | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|---|--|---|-----------------------------------|---|--------------------|---|---|---|---|
| Produits du transport en CHF | Autres produits en CHF | Contributions fédérales selon CITRV ² en CHF | Contributions des communes et tiers en CHF | Attribuées selon conventions en CHF | Autres contributions en CHF | Total (avec indemnités tarifaires) en CHF | 2014 | 2014 ⁽¹⁾ | 2014 | 2014 | 2013 ⁽¹⁾ |
| | | | | | | | 2014 | Total (avec indemnités tarifaires) en CHF | Répartition du résultat (+ excédent/- parts) en CHF | Taux de couverture des charges % ⁽²⁾ | Taux de couverture des charges % ⁽²⁾ |
| 16'213'879 | 1'546'039 | 5'085'737 | 3'502'823 | 11'866'720 | 16'222'429 | 29'576'066 | 25'977'696 | 2'242'552 | 34.0% | 33.5% | |
| 11'481'041 | 1'318'418 | 5'085'737 | 639'243 | 11'866'720 | 16'222'429 | 29'129'989 | 25'580'719 | 2'785'267 | 29.2% | 29.0% | |
| 1'589'645 | 106'583 | 341'132 | | 795'975 | 1'213'225 | 2'118'689 | 1'482'269 | 113'647 | 43.1% | 43.2% | |
| 1'016'194 | 123'556 | 732'387 | | 1'708'902 | 317'564 | 2'122'134 | 2'310'811 | 29'748 | 29.5% | 28.1% | |
| 68'887 | 12'905 | | | | 438'444 | 444'939 | 379'514 | 41'070 | 17.1% | 17.3% | |
| 806'295 | 133'452 | 865'386 | | 2'019'234 | 424'446 | 2'519'523 | 2'635'070 | 39'759 | 22.3% | 21.2% | |
| 2'600'645 | 197'185 | 1'363'260 | | 3'180'939 | | 3'425'890 | 3'033'595 | 1'202'433 | 45.6% | 43.4% | |
| 1'498'916 | 123'766 | | 99'176 | | 2'427'263 | 2'568'495 | 2'269'069 | 227'371 | 41.4% | 42.1% | |
| 1'036'929 | 161'949 | 1'002'873 | 25'000 | 2'340'038 | 642'889 | 3'080'539 | 2'948'478 | 60'222 | 23.3% | 23.9% | |
| 798'565 | 157'749 | | | | 4'471'589 | 4'546'748 | 3'510'970 | 418'871 | 19.1% | 20.4% | |
| 360'685 | 75'974 | 299'708 | | 699'319 | 1'525'970 | 2'259'212 | 2'020'894 | 142'943 | 15.5% | 15.1% | |
| 955'797 | 104'504 | | | | 3'062'187 | 3'152'140 | 2'530'866 | 286'846 | 27.6% | 27.9% | |
| 29'644 | 6'171 | 76'878 | | 179'383 | | 182'161 | 253'590 | 63'456 | 15.7% | 15.4% | |
| 86'798 | 20'918 | | | | 737'807 | 745'951 | 597'718 | 69'113 | 13.9% | 14.5% | |
| 454'133 | 59'438 | 404'113 | 61'046 | 942'930 | 285'391 | 1'271'072 | 1'209'583 | 26'497 | 23.6% | 23.0% | |
| 177'910 | 34'269 | | 454'021 | | 675'653 | 692'497 | 398'291 | 63'291 | 16.6% | 19.2% | |
| 4'732'839 | 227'621 | | 2'863'580 | | | 446'077 | 396'977 | -542'715 | 59.3% | 58.2% | |
| 2'200'273 | 97'991 | | 1'125'479 | | | 207'429 | 187'806 | -178'264 | 63.8% | 63.4% | |
| 1'521'889 | 66'825 | | 327'483 | | | 143'378 | 129'648 | -536'349 | 64.8% | 67.8% | |
| 107'222 | 7'108 | | 135'381 | | | 10'106 | 9'266 | -12'103 | 43.7% | 42.8% | |
| 17'059 | 4'090 | | 74'330 | | | 1'606 | 1'589 | -55'696 | 14.0% | 14.6% | |
| 886'396 | 51'608 | | 1'200'906 | | | 83'558 | 68'668 | 239'698 | 49.4% | 43.2% | |
| 1'405'643 | 226'566 | | 3'490'856 | | | | | -3'286'927 | 19.4% | 19.6% | |
| 251'324 | 22'222 | | 329'287 | | | | | -219'978 | 33.2% | 27.1% | |
| 28'799 | 20'835 | | 319'125 | | | | | -403'820 | 6.4% | 5.6% | |
| 758'862 | 72'172 | | 258'384 | | | | | -1'592'590 | 31.0% | 32.6% | |
| 22'840 | 15'864 | | 526'680 | | | | | -25'153 | 6.6% | 7.3% | |
| 151'435 | 19'807 | | 557'674 | | | | | -5'588 | 23.3% | 15.4% | |
| 2'970 | 6'059 | | 206'462 | | | | | -9'818 | 4.0% | 6.6% | |
| 189'414 | 69'608 | | 1'293'245 | | | | | -1'029'980 | 10.0% | 9.0% | |
| 3'786'533 | 174'208 | | 3'200 | | 3513'120 | 3'577'309 | 3'437'204 | 1'448'598 | 65.7% | 54.6% | |
| 478'259 | 56'095 | | 675'724 | | 999'403 | 1'044'563 | 1'025'781 | 638'303 | 34.0% | 32.4% | |
| 166'047'896⁽¹⁾ | 12'270'252 | 6'081'540 | 8'135'973 | 17'653'462 | 174'451'296 | 207'279'980 | 204'693'605 | 15'441'703 | 48.3% | 46.6% | |

Structure de coût des lignes principales en 2014

En CHF/1'000 places kilomètres offertes

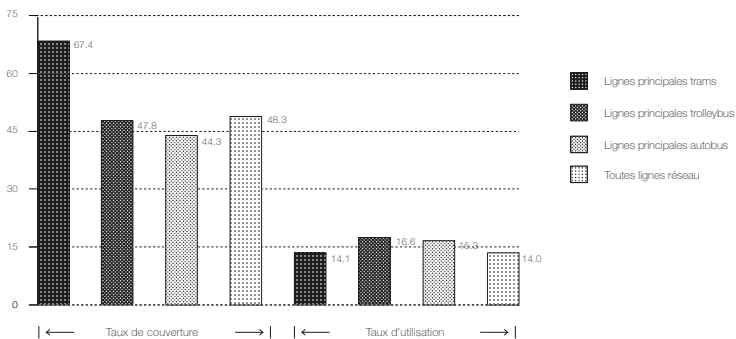


En CHF/km productifs parcourus

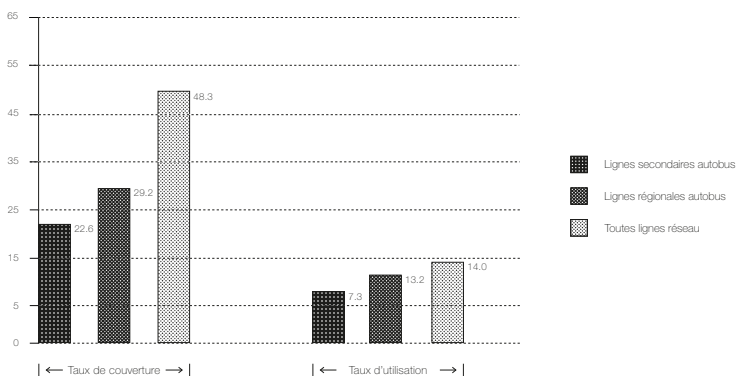


Taux de couverture et d'utilisation des lignes en 2014

Lignes principales en %



Lignes secondaires et régionales en %



Produits du transport

Produits du transport

En milliers CHF

| | 2014 | 2013 | Ecart | Ecart % |
|------------------------------------|----------------|----------------|--------------|------------|
| Billets | 44'851 | 43'724 | 1'127 | 2.6 |
| Abonnements annuels | 45'136 | 44'468 | 668 | 1.5 |
| Abonnements mensuels | 40'475 | 39'917 | 558 | 1.4 |
| Abonnements hebdomadaires | 331 | 324 | 7 | 2.0 |
| Autres produits communautaires | 5'478 | 5'377 | 101 | 1.9 |
| Autres produits non communautaires | 17'410 | 18'325 | -915 | -4.9 |
| Total | 153'681 | 152'135 | 1'546 | 1.0 |

Statistiques sur deux ans

Code Mode de calcul

2014

2013

Renseignements divers et ratios

| | | | | |
|---|--|--|---------------|---------------|
| 1 | Indice genevois des prix à la consommation (déc. 1982 = 100) | | 169.6 | 170.3 |
| 2 | Population de la zone desservie par les tpg | | 475'617 | 458'214 |
| 3 | Superficie de la zone desservie par les tpg | | 177.70 | 177.70 |
| Km-convois parcourus en milliers | | | | |
| 4 | - Trams | | 5'049 | 4'996 |
| 5 | - Trolleybus | | 3'913 | 4'069 |
| 6 | - Autobus | | 17'192 | 17'364 |
| 7 | Total | | 26'154 | 26'429 |
| 8 | 7/18 Km-convois parcourus par convoi | | 61'394 | 62'333 |

Voyageurs transportés

| | | | | |
|----|---|-------------|----------------|----------------|
| 9 | Nombre de voyages total | en milliers | 197'077 | 196'640 |
| 10 | Nombre de voyages par jour | | 539'937 | 538'740 |
| 11 | 9/7 Voyages par km-convoi | | 8 | 7 |
| 12 | 9/2 Voyages par habitant de la zone desservie | | 414 | 429 |
| 13 | 2/3 Densité de population desservie | | 2'677 | 2'579 |
| 14 | Longueur du réseau exploité en km | | 423 | 423 |

Parc de véhicules

| | | | | |
|----|------------------------|--|------------|------------|
| 15 | Trams | | 104 | 104 |
| 16 | Trolleybus | | 85 | 91 |
| 17 | Autobus | | 237 | 229 |
| 18 | Total véhicules | | 426 | 424 |

Nombre de places-voyageurs dans les véhicules

| | | | | |
|----|--------------|--|---------------|---------------|
| 19 | Trams | | 31'796 | 31'796 |
| 20 | Trolleybus | | 12'070 | 13'288 |
| 21 | Autobus | | 32'727 | 31'380 |
| 22 | Total | | 76'593 | 76'464 |

| | | | | |
|----|--|--|--------|--------|
| 23 | 7/2 Nombre de km offerts par habitant de la zone desservie | | 54.990 | 57.678 |
| 24 | Effectif total des employés | | 1'855 | 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 les kilomètres des véhicules remorqués.

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 sont comptés qu'une fois.

Mode de traction

Les tpg exploitent trois 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 (standard de confort clientèle négocié dans le contrat de prestations).

Recettes tarifaires

Vente de tous les titres de transport + indemnités fédérales pour le transport de militaires + **indemnités tarifaires du Canton de Genève**.

Recettes de desserte

Contributions des pouvoirs publics fixées à l'avance (Confédération, canton et communes) et de tiers à la couverture de l'excédent des charges.

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 et 61.

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'un arrêt du réseau régional.

Etats financiers consolidés

Pour l'exercice clôturé au 31 décembre 2014 conforme au règlement sur l'établissement des états financiers (REEF) basé sur les normes IPSAS.

56

Bilan consolidé

Bilan consolidé au 31 décembre 2014

| Actif | En CHF | 31.12.2014 | 31.12.2013* |
|--|--------|--------------------|--------------------|
| Liquidités | | 7'317'691 | 13'700'750 |
| Débiteurs d'exploitation | | 30'055'034 | 16'219'304 |
| Stocks | | 18'510'125 | 18'315'105 |
| Autres actifs circulants | | 13'202'781 | 14'553'453 |
| Total des actifs circulants | | 69'085'631 | 62'788'612 |
| Terrains, bâtiments, installations fixes | | 90'743'861 | 85'715'453 |
| Véhicules et leurs équipements | | 426'725'710 | 424'045'768 |
| Autres immobilisations corporelles, net | | 17'507'010 | 16'114'958 |
| Immobilisations incorporelles, net | | 9'863'000 | 9'172'090 |
| Travaux d'investissements en cours | | 43'307'781 | 31'969'692 |
| Avances sur achats d'immobilisations | | 39'872'314 | 51'701'903 |
| Participations mises en équivalence | | 609'346 | 444'837 |
| Actifs financiers à long terme | | 889'525 | 889'396 |
| Total des actifs immobilisés | | 629'518'548 | 620'054'097 |
| Total de l'actif | | 698'604'179 | 682'842'709 |

| Passif | En CHF | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|--|--------|--------------------|--------------------|
| Créanciers d'exploitation | | 27'777'561 | 26'823'919 |
| Part à court terme des provisions | | 1'145'489 | 1'482'153 |
| Emprunts et dettes à court terme | | 4'906'849 | 7'701'857 |
| Part à court terme des dettes à long terme | | 35'872'829 | 15'740'959 |
| Autres engagements à court terme | | 65'270'861 | 46'433'915 |
| Total des exigibles à court terme | | 134'973'588 | 98'182'802 |
| Emprunts et dettes à long terme | | 451'967'900 | 469'116'041 |
| Subventions d'investissement reçues net | | 13'365'105 | 1'003'040 |
| Provisions à long terme | | 2'376'879 | 115'609 |
| Engagements en faveur du personnel | | 10'438'629 | 32'286'919 |
| Total des engagements à long terme | | 478'148'513 | 502'521'608 |
| Sous-total du passif | | 613'122'101 | 600'704'410 |

| | | | |
|--|--|--------------------|--------------------|
| Capital de dotation | | 44'000'000 | 44'000'000 |
| Fonds de réserves | | 26'040'375 | 34'772'376 |
| Résultat net de l'exercice | | 15'441'703 | 3'365'923 |
| Capitaux propres | | 41'482'078 | 38'138'299 |
| Total du passif et capitaux propres | | 698'604'179 | 682'842'709 |

* Retraité selon REEF adopté par le Conseil d'Etat le 10 décembre 2014.

Compte de résultat consolidé

Compte de résultat consolidé au 31 décembre 2014

| En CHF | 2014 | 2013* |
|--|--------------------|--------------------|
| Revenus des transports | 153'681'500 | 152'135'233 |
| Contribution de l'Etat de Genève | 207'279'980 | 204'693'605 |
| Contribution de la Confédération | 10'981'540 | 10'888'056 |
| Contribution des communes et des tiers | 8'135'973 | 8'069'390 |
| Produits d'exploitation divers | 16'089'505 | 14'035'831 |
| Total des produits d'exploitation | 396'168'498 | 389'822'114 |
| Frais de personnel | 207'932'620 | 224'223'881 |
| Frais de véhicules | 34'024'992 | 33'420'248 |
| Frais de bâtiments et installations fixes | 8'431'104 | 6'888'743 |
| Sous-traitance de transport | 43'707'378 | 42'230'217 |
| Charges d'exploitations diverses | 29'329'517 | 22'984'760 |
| Dotations aux amortissements et pertes de valeurs | 41'093'440 | 39'772'055 |
| Pertes sur constats et débiteurs | 2'502'300 | 3'296'578 |
| Total des charges d'exploitation | 367'021'351 | 372'816'483 |
| Résultat des activités d'exploitation | 29'147'147 | 17'005'632 |
| Produits financiers | 1'278'710 | 1'849'447 |
| Charges financières | 15'195'390 | 15'679'322 |
| Quote-part dans le résultat des sociétés associées | 211'236 | 190'166 |
| Résultat net de l'exercice | 15'441'703 | 3'365'923 |

* Retraité selon REEF adopté par le Conseil d'Etat le 10 décembre 2014.

Tableau des flux de liquidités consolidés

Tableau des flux de liquidités consolidés au 31 décembre 2014

| En CHF | Consolidé 2014 | Consolidé 2013* |
|---|--------------------|--------------------|
| Activités opérationnelles | | |
| Résultat net de l'exercice | 15'441'703 | 3'365'923 |
| Amortissements et pertes de valeur | 41'069'247 | 39'772'055 |
| Provisions sur débiteurs incluses dans corrections de valeurs des actifs | -1'000'942 | 115'388 |
| Attribution/Dissolution de provisions | -19'218'836 | 337'432 |
| Quote-part au résultat des participations mises en équivalence | -211'236 | -190'166 |
| Résultat de change non réalisé | 70'952 | -408'811 |
| Résultat de l'exercice après ajustement des transactions non monétaires | 36'150'888 | 42'991'820 |
| Gain/Perte sur vente d'immobilisations | -13'185 | 0 |
| Produits d'intérêts | -646'449 | -619'057 |
| Dividendes reçus | -45'800 | -45'800 |
| Charges d'intérêts | 13'885'416 | 14'238'985 |
| Montants reclassés dans les activités d'investissement ou de financement | 13'179'982 | 13'574'128 |
| Variation des débiteurs d'exploitation, brut | -926'958 | 6'730'490 |
| Variation des stocks, brut | -469'316 | -1'341'009 |
| Variation des autres actifs circulants | 1'350'672 | -4'924'538 |
| Variation des créanciers d'exploitation | 876'797 | 3'625'362 |
| Variation des autres engagements à court terme | 6'757'197 | 241'105 |
| Utilisations des provisions | -704'847 | -685'000 |
| Variations du fonds de roulement | 6'883'544 | 3'646'411 |
| Flux de liquidités provenant des activités opérationnelles | 56'214'415 | 60'212'360 |
| Activités d'investissement | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | -58'307'267 | -27'511'046 |
| Avances sur acquisitions de véhicules | 11'829'589 | -12'164'080 |
| Produits de cessions d'immobilisations corporelles | 37'378 | 0 |
| Acquisitions d'immobilisations incorporelles | -3'803'291 | -2'139'489 |
| Subventions d'investissements reçues | 611'767 | 120'000 |
| Acquisition de participations financières | 0 | -69'417 |
| (Octroi)/Remboursement des créances à long terme | -129 | -146'280 |
| Dividendes encaissés | 81'510 | 79'332 |
| Produits d'intérêts encaissés | 63'026 | 35'634 |
| Flux de liquidités affectés aux activités d'investissements | -49'487'417 | -41'835'346 |
| Activités de financement | | |
| Augmentation des emprunts | 18'454'552 | 9'000'000 |
| Remboursement des emprunts | -14'795'390 | -14'798'378 |
| Intérêts payés | -13'042'425 | -13'357'734 |
| Intérêts payés sur le capital de dotation | -935'000 | -990'000 |
| Flux de liquidités provenant des activités de financement | -10'318'264 | -20'146'112 |
| Effet des conversions de change sur la liquidité | 3'214 | 3'671 |
| Augmentation/(diminution) nette de liquidités et équivalents de liquidités | -3'588'052 | -1'765'427 |
| Liquidités et équivalents de liquidité à l'ouverture de l'exercice | 5'998'894 | 7'764'320 |
| Liquidités et équivalents de liquidités à la fin de l'exercice | 2'410'842 | 5'998'894 |
| Liquidités et équivalents de liquidités tpg | 7'317'445 | 13'700'750 |
| Caisse centralisée auprès du Canton de Genève « Cash Pooling » | -4'906'603 | -7'701'857 |
| Liquidités et équivalents de liquidités à la fin de l'exercice | 2'410'842 | 5'998'894 |

* Retraité selon REEF adopté par le Conseil d'Etat le 10 décembre 2014.

Variation des fonds propres consolidés

Variation des fonds propres au 31 décembre 2014

| En CHF | Fonds de réserve (antérieur à 1996) | Fonds de réserve autres | Réévaluation des instruments dérivés de couverture | Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996 | ← Résultats cumulés régional depuis 1996 → | | Ecarts de conversion | Total |
|--|-------------------------------------|-------------------------|--|---|--|----------------------|----------------------|-------------------|
| | | | | | Affectation cantonale | Affectation fédérale | | |
| 2013 | | | | | | | | |
| Capitaux propres au 1 ^{er} jan. | 2'972'887 | 30'488'965 | 0 | 1'086'741 | 2'320'675 | -2'019'994 | -81'927 | 34'767'347 |
| Modif. affectation réseau urbain | | 173'165 | | -173'165 | | | | 0 |
| Différences de conversion | | 2'321 | | | | | 2'708 | 5'029 |
| Fonds de réserve au 31 déc. | 2'972'887 | 30'664'451 | 0 | 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 déc. | 2'972'887 | 32'525'611 | 0 | 2'571'663 | 2'213'347 | -2'065'992 | -79'219 | 38'138'299 |
| 2014 | | | | | | | | |
| Capitaux propres au 1 ^{er} jan. | 2'972'887 | 32'525'611 | 0 | 2'571'663 | 2'213'347 | -2'065'992 | -79'219 | 38'138'299 |
| Réévaluation hedging | | | -12'085'691 | | | | | -12'085'691 |
| Différences de conversion | | | | | | | -12'232 | -12'233 |
| Fonds de réserve au 31 déc. | 2'972'887 | 32'525'611 | -12'085'691 | 2'571'663 | 2'213'347 | -2'065'992 | -91'451 | 26'040'375 |
| Résultat net de l'exercice | 0 | 19'206'466 | | -5'591'654 | 1'278'823 | 548'067 | | 15'441'703 |
| Capitaux propres au 31 déc. | 2'972'887 | 51'732'078 | -12'085'691 | -3'019'991 | 3'492'170 | -1'517'924 | -91'451 | 41'482'078 |

Affectation du résultat de l'exercice

| En CHF | 31.12.2014 | 31.12.2013 |
|---|-------------|------------|
| Résultat net de l'exercice du Groupe | 15'441'703 | 3'365'923 |
| ./. Affectation aux Réserves part tpg de subventions non dépensées | -19'025'324 | -1'682'961 |
| ./. Affectation aux Réserves part Etat de subventions non dépensées | 3'583'622 | -1'682'961 |

Conception, coordination et design

Plates-Bandes communication

Photographie

Pierre Albouy

Impression

Srokundig

Papier

Poster: Offset mat blanc FSC 100 g/m²

Couverture: Algro design couché demi-mat 1 face 300g/m²

Brochure: Offset Cocoon Préprint recyclé 100 g/m²

Format

Brochure: 210x297 mm

Jaquette: 702x830 mm

Caractères

Helvetica Neue

TPG Rounded Bold

Rapport annuel 2014: Rigueur et créativité

Le rapport annuel de gestion des Transports publics genevois consiste en trois objets: une brochure de 60 pages, un poster plié qui emballe la brochure et un petit livret à insérer dans la bordure du poster.

La brochure contient les principales données du rapport de gestion 2014 des tpg, notamment le rapport d'activité et le rapport financier. Simple et fonctionnelle, elle est destinée à un public averti.

Le poster, quant à lui, est destiné à un public large. Son recto reprend de manière ludique les informations essentielles du rapport annuel de gestion. Le verso emprunte au papier peint son langage visuel pour décliner l'identité 2014 autour du mot « animato ».

Le concept et le design de ce rapport annuel de gestion participent à l'image rigoureuse et créative de l'entreprise.

La brochure et le poster ont été tirés à 850 exemplaires, et le livret à 2'000 exemplaires.

tpg – transports publics genevois

Route de la Chapelle 1, case postale 950

1212 Grand-Lancy 1, Suisse

Tél. +41 22 308 33 11

Fax +41 22 308 34 00

www.tpg.ch



Rapport du 28 avril 2015
Validation : CA tpg 27 avril 2015
GED # 79894-v7

RAPPORT DE REALISATION DE L'OFFRE 2014



Sommaire :

| | | |
|-------------|--|-----------|
| I. | Synthèse et évènements marquants | 3 |
| II. | Réalisation de l'offre et bilan des pénalités..... | 7 |
| a) | Offre quantitative de transport | 7 |
| b) | Performance environnementale | 16 |
| c) | Maîtrise Financière | 18 |
| d) | Bilan des pénalités pour l'année 2014 | 21 |
| III. | Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre..... | 22 |
| a) | Compte de résultat simplifié | 22 |
| b) | Suivi des investissements..... | 23 |
| IV. | Aspects qualitatifs de l'offre..... | 24 |
| a) | Qualité de service..... | 24 |
| b) | Qualité environnementale | 28 |
| c) | Santé, Sécurité, Sûreté | 30 |
| V. | Recommandations pour l'étape du 13 décembre 2015..... | 33 |
| a) | Contexte..... | 33 |
| b) | Propositions à l'étude | 33 |



I. Synthèse et événements marquants

Janvier

Inauguration des Exqui.City – Le 21 janvier, les tpg inaugurent leur nouveau trolleybus Exqui.City du fabricant belge Van Hool. 33 véhicules, plus confortables et d'accès facilité pour les personnes à mobilité réduite avec leur plancher bas intégral, seront livrés courant 2014.

Rupture du dialogue syndical – Le 9 janvier, le syndicat SEV qui revendique de nouvelles négociations sur le dispositif de roulements à la conduite convenu en décembre 2013 se retire de la Commission des horaires et cesse tout dialogue avec les représentants de l'entreprise.

Démission du Directeur général – Directeur général des tpg depuis 2007, Roland Bonzon donne sa démission. Dans l'attente de la désignation de son successeur, Anita Frei, présidente du Conseil d'administration, le remplace à la tête de l'entreprise.

Abandon du Renard sur la lune – Pour des raisons stratégiques et budgétaires, il est décidé que le guide du Renard sur la lune est supprimé dès 2014.

Février

Nomination d'un directeur ad interim – Directeur général des tpg de 1987 à 2004 et président de la communauté tarifaire unireso depuis 2004, Christoph Stucki est élu à l'unanimité par le Conseil d'administration pour assurer la direction ad interim de l'entreprise.

Titres de transport par SMS – Les tpg lancent la vente du billet Tout Genève unireso, valable 1h, par SMS et via leurs applications iPhone et Android.

Renouvellement des abonnements annuels par Internet – Finis les déplacements en agence ! Les tpg offrent à leurs clients ayant une adresse en Suisse la possibilité de renouveler leur abonnement annuel unireso Tout Genève via Internet. Celui-ci sera ensuite livré directement à leur domicile.

Progression du réseau électrique – La Ville de Genève fait l'acquisition de deux minibus urbains électriques auprès du constructeur italien Breda Menarinibus. Elle en confie l'exploitation aux tpg qui les mettront en service sur la ligne 36 en Vieille-Ville au mois de décembre.

Mars

Reengineering des distributeurs – Les Transports publics genevois et leur fournisseur de distributeurs de titres de transport de dernière génération, Höft & Wessel AG, parviennent à un accord satisfaisant pour résoudre les problèmes rencontrés par les clients depuis deux ans et sortir de la crise. Les tpg acceptent le transfert des obligations résiduelles de H&W à un prestataire suisse, Super computing systems (SCS), qui procédera au « reengineering » complet des machines afin de les stabiliser durablement. Cette opération, qui se réalisera sans frais supplémentaires pour les tpg, permettra aussi d'achever le déploiement des nouveaux automates dans les meilleurs délais.



100 000 billets par SMS – Le 19 mars, les tpg annoncent avec satisfaction la vente du 100 000^e billet par SMS.

Avril

Salairé minimum – Une directive de l'Office fédéral des transports (OFT) entre en vigueur le 1^{er} avril. Elle fixe les conditions de travail dans la branche bus. Le salaire initial minimum est fixé à 58 000 francs par an à plein temps pour 2 100 heures de travail. Les tpg, qui versent des salaires supérieurs, ne sont pas concernés.

Mai

Premiers pas pour le retour de la ligne 18 – L'OFT valide la modification du terminus du Rondeau de Carouge qui permettra à la future ligne 18 d'y faire demi-tour. La mise en exploitation de cette liaison directe en tram entre le CERN et le Rondeau de Carouge, via la Gare de Cornavin, pourra avoir lieu en juin.

IN 146 – Lors de la votation du 18 mai, la population genevoise accepte à 53,8% des voix l'initiative de l'Avivo, l'IN146, sur la baisse des tarifs des Transports publics genevois et leur ancrage dans la loi. Les tpg appliquant les tarifs de la communauté tarifaire dont ils sont membres, ce sont réellement les tarifs Tout Genève de la communauté qui sont concernés.

Juin

Impacts de l'IN146 – Les conséquences de l'IN146 pour les tpg sont chiffrées : perte de 8 millions de francs suisses en 2014, puis de 14 à 15 millions en 2015. La présidente du Conseil d'administration, Anita Frei, et le directeur général a.i., Christoph Stucki, communiquent aux collaborateurs les conséquences potentielles en termes d'offre et d'emploi. 100 postes de travail à plein temps pourraient être supprimés. Ils tentent de rassurer les collaborateurs en affirmant leur volonté conjointe d'éviter tout licenciement. Le PDTC et le contrat de prestations 2015-2018 seront révisés en fonction des impacts de l'adoption de l'IN146. Plusieurs plans d'économies sont à l'étude. Le PDTC final relève désormais de choix politiques et financiers.

Nouveautés à l'étape de juin – A l'occasion du changement d'horaire du mois de juin, un nouveau terminus devant la Gare de Cornavin pour les lignes F, V et Z, ainsi qu'un nouveau service express aux heures de pointe du matin et du soir sur la ligne 61 et le prolongement de la ligne M jusqu'au Châble, sont dévoilés au public le 27 juin.

Liaison directe en tram de Carouge à Cornavin – Le 28 juin, les tpg prolongent la ligne 18 jusqu'au Rondeau de Carouge, en présence du conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture, Luc Barthassat, et du Conseil administratif de la Ville de Carouge.

Juillet

Centrale photovoltaïque – Les tpg mettent en service la centrale de production d'énergie photovoltaïque installée sur le toit du centre de maintenance du Bachet-de-Pesay.



Reconnaissance cantonale du métier de conducteur en transport public – Le 4 juillet 2014, le Département de l'instruction publique, de la culture et du sport reconnaît le programme de formation à la conduite des tpg, ainsi que leur certificat de formation continue de conducteur en transport public.

Août

Site anglophone – Les tpg lancent le portail anglophone de leur site Internet à mi-août.

PDTC 2015-2018 – Le Conseil d'Etat communique le 20 août le projet de Plan directeur des transports collectifs 2015 – 2018. Il exige des tpg un plan d'économies importantes pour réduire l'impact financier de l'IN146.

Suite au succès du test du bus TOSA, l'exploitation d'une ligne complète par une flotte composée intégralement de ce type de véhicules est entérinée dans le PDTC 2015-2018.

Septembre

Avantages aux retraités – Le Conseil d'administration des tpg fait suite à la demande du Conseil d'Etat formulée en 2012 en supprimant la participation à l'assurance maladie-fonds spécial et la gratuité de circulation sur les lignes du réseau tpg et de la SMGN, dont bénéficiaient les collaborateurs retraités de l'entreprise, ainsi que les réductions accordées aux membres de leurs familles, dès le 1er janvier 2015.

1 000 000^e billet par SMS – Le millionième billet par SMS a été acheté le 22 septembre.

Octobre

En Chardon – Les travaux de gros œuvre pour la construction du nouveau dépôt et centre de maintenance secondaire d'En Chardon démarrent.

Première phase du reengineering des distributeurs – Les tpg testent sur le réseau dix distributeurs automatiques de titres de transport équipés d'un nouveau logiciel développé et livré par l'entreprise SCS qui les rendent plus fiables (moins de pannes) et plus rapides avec un temps de transaction d'une dizaine de secondes contre une vingtaine auparavant.

Nomination du futur directeur général – Le Conseil d'Etat valide la nomination de Denis Berdoz au poste de directeur général des tpg. Le futur dirigeant de l'entreprise entrera en fonction en mars 2015.

Novembre

Revendeurs – Les tpg équipent leurs revendeurs de tablettes électroniques pour la vente des abonnements mensuels.

Grève – A l'initiative du syndicat SEV, les collaborateurs des tpg, inquiets des conséquences sur leurs emplois de l'IN146 ancrant la baisse des tarifs, font grève mercredi 19 novembre. Aucun véhicule ne sort des dépôts. N'ayant pas obtenu les assurances souhaitées du Conseil d'Etat, le SEV, rejoint par l'ASIP et Transfair, annonce un nouveau préavis de grève pour le 4 décembre.



Décembre

Préavis de grève et protocole d'accord – Sur mission du Conseil d'Etat, le Conseil d'administration et la direction de l'entreprise discutent et négocient avec les organisations du personnel au sujet de leurs revendications. Les trois parties concluent un protocole d'accord au bout de deux jours de discussions. Présenté aux collaborateurs lors de l'assemblée du personnel réunie à 3h du matin le 4 décembre par les trois syndicats des tpg dans les dépôts de l'entreprise, le protocole est accepté. Dans la foulée, les collaborateurs décident de lever le préavis de grève annoncé pour le jour-même. Le dialogue social est renoué et le réseau des tpg fonctionne selon l'horaire habituel.

Validation du contrat de prestations 2015-2018 – Le 4 décembre, le Grand Conseil vote le contrat de prestations 2015-2018 dans sa version proposée par le Conseil d'Etat.

Deuxième phase du reengineering des distributeurs – Les équipes de projet et techniques des tpg, satisfaits du nouveau logiciel, procèdent au déploiement de 90 machines reconfigurées supplémentaires sur le réseau.

Changements de fin d'année – Lors du changement d'horaires les tpg adaptent les parcours et terminus des lignes 43, 46 et K ; une nouvelle ligne Noctabus est mise en service pour desservir plusieurs lieux d'activités nocturnes du canton ; l'heure de pointe du soir des lignes urbaines et bus et trolleybus est adaptée à la réalité de la demande. Les plans de réseau présentent désormais le réseau de façon schématique, et plus géographique. Le guide horaire complet en format livre de poche n'est plus édité mais les affiches horaires continuent d'exister en format électronique sur le site Internet des tpg.

Baisse des tarifs – Suite à l'acceptation de l'initiative 146 au mois de mai, l'ensemble de la communauté tarifaire unireso, dont font partie les tpg, baisse ses tarifs pour les titres de transport « Tout Genève » au changement d'horaire de fin d'année.

Adoption du service direct – Dès la mi-décembre, les tpg adoptent la règle nationale du Service direct au sujet des voyageurs sans titre de transport valable. De ce fait, ils appliqueront désormais les mêmes tarifs de surtaxes, en cas de fraude ou de violation d'une condition générale de transport, que les autres entreprises membres du Service direct.

Carte journalière par SMS – Les tpg lancent la vente de la carte journalière unireso Tout Genève par SMS et via leurs applications mobiles pour iPhone et Android.

Départ du directeur de l'Exploitation – Pierre-Yves Gruaz quitte le poste de directeur du domaine métier Exploitation fin décembre. Il est nommé à la tête de la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud.



II. Réalisation de l'offre et bilan des pénalités

a) Offre quantitative de transport

Objectif : les indicateurs quantitatifs de l'offre de transport permettent de suivre l'évolution et vérifier l'atteinte des objectifs au cours du contrat de Prestations 2011 / 2014.

Augmentation des Places Kilomètres Réalisées

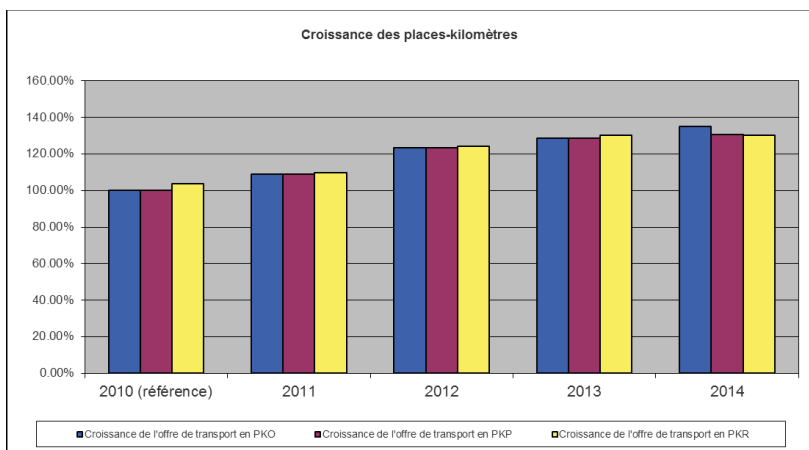
Objectif partiellement atteint mais dans la limite de tolérance de 5%

Définition : Cet indicateur est mesuré en places x kilomètres (PKR). Il permet de mesurer l'offre de transport réalisée par rapport à l'offre planifiée.

La commande supplémentaire des lignes 27 et 61 mises en service courant 2013, ainsi que la révision à la baisse de l'indemnité cantonale prévue en 2014 ont conduit à une correction de la cible initiale de 2014 telle que définie dans le contrat de prestations (cf. rapport d'étape du 15.12.2013).

La cible fixée dans le contrat de prestations et adaptée dans le rapport relatif à l'étape du 15 décembre 2013 pour la progression de l'offre de transport, a été atteinte. Fixée à +34.9% pour l'année 2014 par rapport à la référence 2010 planifiée, puis corrigée à +31.3% par le rapport d'étape, la progression des places kilomètres réalisées s'est élevée à +30,2%.

| en millions | PKP 2010 | Cible 2014 selon CP | Cible 2014 corrigée | PKR 2014 |
|--------------------------------------|----------|------------------------|------------------------|----------|
| Valeur relative (PKP 2010 référence) | 100.0% | 134.9% | 131.3% | 130.2% |
| Valeur absolue | 2'510 | 3'386 | 3'296 | 3'267 |



Evolution réalisée de l'offre (PKR)

| | PKR 2002 | PKP 2010 | PKR 2010 | PKR 2011 | PKR 2012 | PKR 2013 | PKR 2014 |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Lignes Principales Tramways | 375'406'405 | 843'940'000 | 831'620'886 | 944'330'664 | 1'240'113'336 | 1'295'520'979 | 1'312'074'886 |
| Lignes Principales Trolleybus | 392'294'210 | 462'420'000 | 462'217'277 | 474'528'770 | 442'202'735 | 463'365'936 | 447'116'837 |
| Lignes Principales Autobus | 617'392'020 | 712'130'000 | 748'050'577 | 748'669'723 | 785'750'128 | 818'508'156 | 796'354'401 |
| Lignes Secondaires Autobus | 83'337'865 | 148'740'000 | 172'455'602 | 169'371'122 | 202'388'687 | 221'716'199 | 223'762'900 |
| Lignes Régionales Autobus | 199'409'760 | 335'410'000 | 385'484'137 | 408'309'342 | 444'256'953 | 467'118'944 | 481'851'516 |
| Lignes Scolaires | 5'266'780 | 6'990'000 | 5'829'935 | 6'062'472 | 5'924'791 | 5'989'269 | 6'126'532 |
| Total | 1'673'107'040 | 2'609'630'000 | 2'603'668'414 | 2'751'272'093 | 3'120'636'630 | 3'272'219'484 | 3'287'287'073 |
| Part sous-traitants | NA | NA | 11.4% | 11.0% | 10.8% | 11.3% | 10.8% |

Le réseau tramway connaît une hausse liée au prolongement de la ligne 18 le 27 juin 2014. En contrepartie l'abandon de la ligne 27 à la même date implique une baisse des PK sur les lignes principales autobus.

Les lignes régionales autobus ont connu une hausse en raison du prolongement des lignes K et L du Petit-Lancy au Stade de Genève.

Enfin, la part de l'offre réalisée par nos sous-traitants retrouve un niveau proche de ceux réalisés en 2011 et 2012, à 10.8%, après être remonté à 11.3% en 2013.



Fréquentation (VKM)

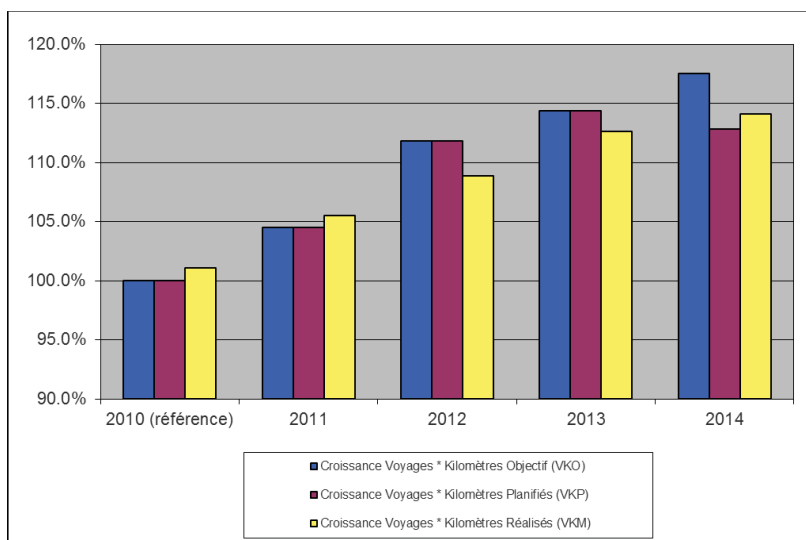
Objectif atteint

Définition : Cet indicateur est mesuré en voyage x kilomètres (VKM). Il permet de mesurer les kilomètres parcourus par les voyageurs.

La cible 2014 a été recalculée sur la base du réel 2012 en tenant compte des nouvelles directives du DETA en matière d'offre et en appliquant les principes de calcul définis dans l'annexe 6 du contrat de prestations (rapport d'étape du 15.12.2013).

La progression de la fréquentation en 2014 est de +14.1 % versus la référence 2010 planifiée (VKP), soit au-dessus de la cible corrigée de 12.8%.

| en millions | VKP 2010 | Cible 2014 selon CP | Cible 2014 corrigée | VKM 2014 |
|--------------------------------------|----------|---------------------|---------------------|----------|
| Valeur relative (PKP 2010 référence) | 100.0% | 117.5% | 112.8% | 114.1% |
| Valeur absolue | 405 | 476 | 457 | 462 |





Evolution réalisée de la fréquentation (VKM)

| | VKM 2002 | VKM 2010 | VKM 2010 | VKM 2011 | VKM 2012 | VKM 2013 | VKM 2014 |
|-------------------------------|--------------------|----------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Lignes Principales Tramways | 50'279'638 | NA | 147'188'991 | 159'073'123 | 183'169'838 | 182'818'573 | 184'576'335 |
| Lignes Principales Trolleybus | 57'751'266 | | 82'278'823 | 82'938'801 | 69'506'255 | 74'093'254 | 74'085'285 |
| Lignes Principales Autobus | 99'791'024 | | 113'235'574 | 116'812'986 | 117'029'012 | 121'659'649 | 122'185'534 |
| Lignes Secondaires Autobus | 7'277'618 | | 12'539'332 | 13'685'082 | 14'961'420 | 15'776'099 | 16'236'908 |
| Lignes Régionales Autobus | 30'260'695 | | 52'886'989 | 53'364'019 | 55'165'379 | 60'155'902 | 63'588'125 |
| Lignes Scolaires | 1'919'776 | | 1'275'889 | 1'376'979 | 1'191'927 | 1'532'393 | 1'497'004 |
| Total | 247'280'017 | | 405'000'000 | 409'405'598 | 427'250'990 | 441'023'831 | 456'035'871 |

En prenant comme référence la valeur 2010 réalisée (VKM), on obtient une progression réelle sur 4 ans de 12.9% soit une moyenne annuelle de +3.1%. Avec cette progression alors que l'offre réalisée (PKR) progresse de 25.5%, le rapport entre la fréquentation et l'offre qui se situe habituellement à ~0.4 selon les statistiques européennes est plutôt favorable puisqu'il atteint 0.51 sur l'ensemble de la période du CP.

La croissance par rapport à 2013 est de 1.3%, ce qui représente un tassement après les croissances des années précédentes de 4.4% (2010-2011), 3.2% (2011-2012) et 3.4% (2012-2013). Les lignes principales (TW, TB, AB) sont plutôt stables à +0.6%, alors que les lignes secondaires et régionales affichent un dynamisme à +5.1%. Le détail par mode est donné ci-dessous.

Réseau tramway

La fréquentation sur les lignes de tramways est restée globalement stable en 2014, avec une évolution de +1.0% depuis 2013. La part du tram dans la consommation globale des VKM est de 39.9% en 2014 contre 40.1% en 2013.

Déjà en baisse de 4% en 2013, la ligne 12 perd encore 7.5% de fréquentation. C'est l'impact logique de la mise en service de la ligne 61 en avril 2013 mais surtout du prolongement de la ligne 18 à Carouge dès le 27 juin 2014. En conséquence, la ligne 12 se fait désormais dépasser par la ligne 14 en termes de VKM.

Les lignes 14 et 15 restent stables par rapport à 2013.

Réseau trolleybus

Les six lignes de trolleybus présentent une stabilité totale (0.0% d'écart entre 2013 et 2014). La part du trolleybus dans la consommation globale des VKM est de 16.0% en 2014 contre 16.2% en 2013.

Au détail par ligne, la ligne 3 est en baisse de 2.4%, ce qui s'explique par le fait qu'elle subit la concurrence de la ligne 18 prolongée, avec qui elle partage le plus long tronçon commun.

A l'inverse la ligne 10 progresse de 2.1%, probablement dynamisée par l'évolution des voyageurs à Genève Aéroport, qui est chiffrée à +5% entre 2013 et 2014.

Les autres lignes de trolleybus restent stables.



Réseau autobus, lignes principales

Concernant les lignes autobus, il y a aussi une grande stabilité avec +0.4%, ce qui signifie une évolution plutôt favorable puisque les pertes de voyageurs dues au prolongement de la ligne 18 à Carouge (suppression de la ligne 27, concurrence pour les lignes 1-3-5) ont été compensées par des progressions sur d'autres secteurs. La part des lignes principales autobus dans la consommation globale des VKM est de 26.7% en 2014 contre 26.4% en 2013.

On relève donc une forte baisse sur la ligne 1 à -7.0% (également perturbée par un chantier une bonne partie de l'année), mais des croissances de l'ordre de 3% sur les lignes 5-21-28, 6% sur la ligne 25 et même 7.5% sur la ligne 4.

Réseau autobus, lignes secondaires

Les lignes secondaires sont en progression de +2.9%, donc sensiblement au-dessus de la moyenne du réseau à +1.3%. La part des lignes secondaires autobus dans la consommation globale des VKM reste stable à 3.5% en 2013 et en 2014.

Dans cette catégorie, les lignes qui présentent une croissance supérieure à la moyenne (en valeur absolue et relative) sont les lignes 33, 34, 35, 42, 44, 45 et 46, ce qui montre un dynamisme particulier dans le sud (Perly, Bardonnex, Troinex) et l'est (Cologny, Vandoeuvres, etc.) du canton.

Les lignes 32, 53 et 54 sont en hausse mais représentent des parts très faibles en valeurs absolues.

Les lignes 31, 36, 41, 43 et 51 sont par contre en légère baisse.

A noter que les lignes de rabattement sur le tram 14 n'entrent pas dans cette statistique puisqu'elles sont prises en compte comme lignes principales. La ligne 47 (Bernex) récupère les clients perdus par les lignes K-L à travers Bernex (parcours dévié hors du village) et présente logiquement une croissance de 51%. La ligne 57 (Meyrin) est à l'inverse en baisse de 34%, suite à son nouveau parcours simplifié qui a reporté ses clients sur d'autres lignes (notamment Y).

Réseau autobus, lignes régionales

Les lignes régionales sont pratiquement toutes à la hausse sur l'année avec +5.7% en moyenne. La part des lignes régionales autobus dans la consommation globale des VKM est de 13.8% en 2014 contre 13.2% en 2013. Ces chiffres confirment le dynamisme du segment de l'offre transfrontalière, qui croît bien au-dessus de la moyenne du réseau urbain depuis de nombreuses années.

L'évolution 2013-2014 est aussi renforcée par la mise en service de la ligne 61 courant 2013, qui a récupéré les voyageurs SNCF de la liaison Annemasse – Eaux-Vives mais aussi des clients de la ligne 12.

Les lignes les plus dynamiques sont F et Y (Pays de Gex) ainsi que D (St-Julien). A l'inverse les lignes B et G sont en baisse.



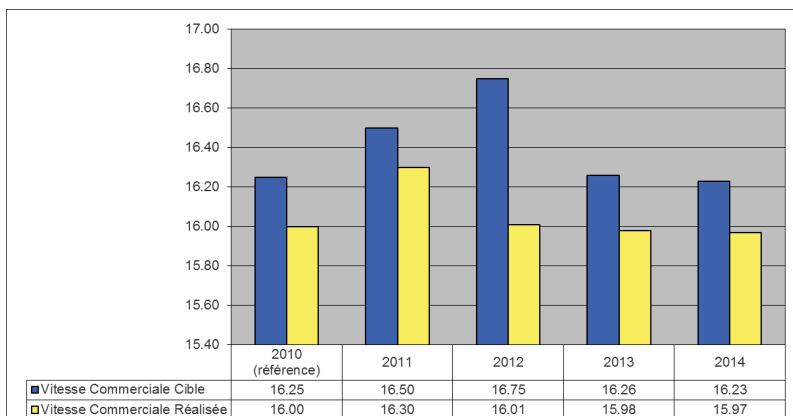
Vitesse Commerciale

Objectif non atteint mais dans la limite de tolérance de 5%.

Définition : Cet indicateur est mesuré en kilomètres / heure (Km/H). Il permet de mesurer la vitesse de progression des véhicules.

La cible réelle de la vitesse commerciale est recalculée en ajoutant une progression de 0.25 km/h à la vitesse commerciale réelle de l'année précédente. Avec une Vcom réalisée de 15.89 km/h en 2013, la cible pour 2014 est donc de 16.23 km/h. Cet objectif reste très ambitieux au regard des difficultés de réalisation des infrastructures permettant d'améliorer singulièrement la progression des transports publics (voies bus, priorité aux feux, aménagement divers, etc.).

La vitesse commerciale moyenne de 2014 stagne par rapport à 2013 (15.97 km/h contre 15.98). Elle reste proche du niveau de 2010 (16.00 km/h). Seule l'année 2011 a présenté un résultat sensiblement meilleur (16.30 km/h). L'objectif de progression de 0,25 km/h globalement n'est pas réaliste en l'absence de mesures efficaces. Par contre il est impératif de prendre les mesures nécessaires pour une amélioration même minime, sachant qu'une variation de 0.01 km/h a une incidence d'environ 800 heures de conduite sur une année entière, à la hausse comme à la baisse, à kilomètres constants pour l'ensemble du réseau tpg.



Vitesses commerciales

| en km/heure | VCom 2010 planifiée | VCom 2010 réalisée | VCom 2011 | VCom 2012 | VCom 2013 | VCom 2014 |
|-------------------------------|------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lignes Principales Tramways | 16.00 | 15.85 | 16.57 | 16.26 | 16.17 | 16.09 |
| Lignes Principales Trolleybus | 14.90 | 15.04 | 14.61 | 14.38 | 14.40 | 14.44 |
| Lignes Principales Autobus | 17.25 | 16.68 | 17.12 | 16.80 | 16.79 | 16.82 |
| Total | 16.25 | 16.00 | 16.30 | 16.01 | 15.98 | 15.97 |



Malgré la démarche relative à l'amélioration de la Vcom qui s'inscrit dans le moyen et le long terme, le groupe de travail « Vcom » mis sur pied en 2010 par la Direction Générale de la Mobilité et les tpg avec pour mission de diagnostiquer les dysfonctionnements en la matière sur le réseau, de prioriser les actions à entreprendre pour y remédier et de planifier leur réalisation, peine à porter ses fruits.

Le CA s'inquiète de la baisse régulière de la Vcom mesurée et charge sa Présidente d'écrire au DETA pour lui demander de réactiver les travaux de la structure Vcom et de lui donner les moyens de réaliser les mesures d'améliorations déjà définies.

Analyse par mode :

Tramways : baisse sensible de 16.17 à 16.09 km/h. Même s'il ne s'agit que de 0.08 km/h de moins ou 0.5% de baisse, cela représente l'équivalent de plus de 1'500 heures de conduite sur une année entière, à kilomètres constants. Cette baisse est notamment liée au prolongement de la ligne 18 à Carouge, étant donné que le tronçon Bel-Air-Carouge est beaucoup plus lent que celui de Bel-Air-CERN.

Trolleybus : amélioration de 0.04 km/h essentiellement liée à la ligne 10 qui a été « accélérée » de 13.23 à 13.44 km/h (+1.58%).

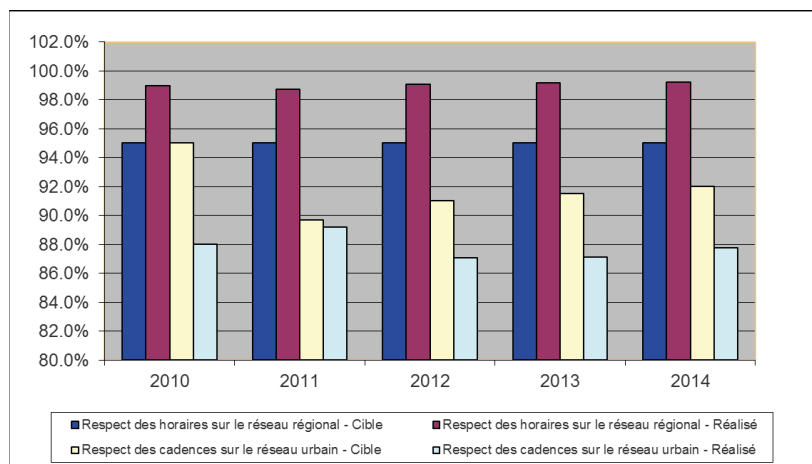
Autobus : amélioration de 0.03 km/h, essentiellement liée au réajustement du temps de parcours sur les lignes 5 (+1.47%) et 25 (+1.94%). Amélioration également sur les lignes 1 (+1.12%) et 9 (+1.16%). Par contre il y a une dégradation importante de la vitesse sur la ligne 8 (-3.32%) qui subit les bouchons à Veyrier-Douane le soir.



Horaires et intervalles de passages

Objectif atteint

Définition : L'indicateur « respect des horaires » pour le réseau régional correspond au pourcentage de véhicules qui ont un retard inférieur ou égal à 6' par rapport à l'horaire. Quant à l'indicateur « Respect des cadences » pour le réseau urbain, il correspond au pourcentage des courses qui ont un retard inférieur ou égal à 3' par rapport aux cadences de base.



L'objectif fixé sur le réseau régional a été dépassé de 4,2 pp, avec 99,2% des courses conformes à l'horaire cible, c'est-à-dire des véhicules ayant un retard inférieur ou égal à 6 minutes par rapport à l'horaire.

| Respect des horaires sur le réseau régional | 2006 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Lignes régionales - autobus | 0.0% | 99.0% | 98.8% | 99.1% | 99.2% | 99.2% |
| Cible : valeur moyenne | nc | 95.0% | 95.0% | 95.0% | 95.0% | 95.0% |

Sur le réseau urbain, l'objectif fixé est atteint en considérant les 5% de tolérance.



| Respect des cadences sur le réseau urbain | 2006 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Lignes principales - tram | | 91.7% | 92.4% | 91.1% | 91.6% | 91.8% |
| Lignes principales - trolleybus | | 84.4% | 86.2% | 83.4% | 85.9% | 87.1% |
| Lignes principales - autobus | | 88.7% | 88.4% | 87.8% | 87.0% | 87.9% |
| Lignes secondaires - autobus | | 84.5% | 89.9% | 87.3% | 87.0% | 86.5% |
| Valeur moyenne | 85.0% | 88.0% | 89.2% | 87.1% | 87.1% | 87.8% |
| Cible : valeur moyenne | nc | 95.0% | 89.7% | 91.0% | 91.5% | 92.0% |

Le respect des cadences sur le réseau urbain est fortement pénalisé par les conditions générales de circulation. On constate toutefois une légère amélioration de cet indicateur qui monte à 87.8% en 2014 par rapport aux 87.1% de 2013. Les trois modes de lignes principales s'améliorent. Les lignes secondaires par contre régressent.

L'objectif de 92.0% n'est pas atteint mais le respect des cadences sur le réseau urbain reste dans la marge de tolérance de 5%.



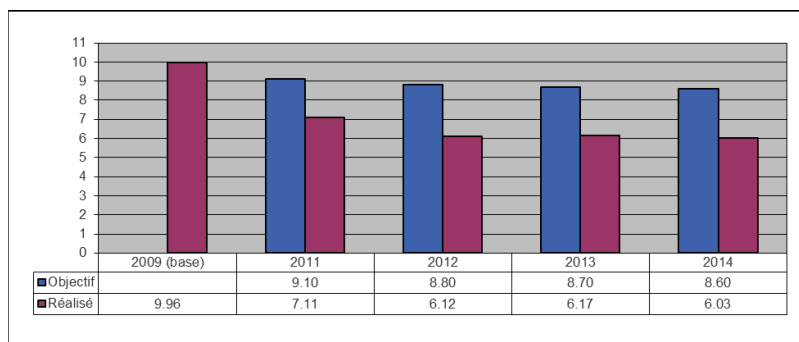
b) Performance environnementale

Objectif : les indicateurs de performance environnementale doivent permettre de vérifier que notre offre de transport s'oriente vers une offre de transport écologique.

Evolution des émissions de CO2

Objectif atteint

Définition : Cet indicateur correspond aux grammes de dioxyde de carbone par PKR. Il part des valeurs de référence d'émission de la base de données de l'Office Fédéral des Transports pour chaque type de matériel roulant.



L'indicateur est stable en 2014 pour les 2 raisons ci-après :

- Le parc autobus est composé essentiellement de véhicules de dernière génération répondants à la norme EURO 5 EEV avec des consommations faibles limitant les émissions de CO2.
- Le maintien de l'offre électrique de 2013 contribue aussi au maintien de l'indicateur à son niveau 2013.



Evolution des émissions de NOx

Objectif atteint

Définition : Cet indicateur correspond aux grammes d'oxyde d'azote par PKR. Il part des valeurs de référence d'émission de la base de données de l'Office Fédéral des Transports pour chaque type de matériel roulant.



L'utilisation généralisée à plus de 98% d'autobus de dernière génération Euro5 à catalyseur et additif ADBLue limite fortement les émissions de NOx. Cet élément combiné au maintien de l'offre électrique en 2014 permet de maintenir la valeur de l'indicateur largement en-dessous de la cible.



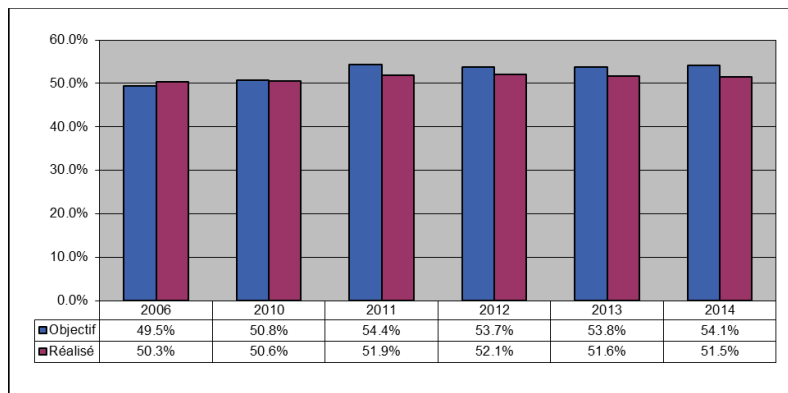
c) Maîtrise Financière

Ratio des contributions cantonales

Objectif atteint

Définition : rapport des contributions cantonales par rapport à l'ensemble des produits.

Objectif : le ratio de contributions cantonales ne doit pas être supérieur aux taux ci-dessous.



La part du Canton dans la somme totale des produits 2014 représente 51.5% alors que l'objectif fixé était de 54.1%. Par conséquent, le résultat de l'année 2014 est meilleur que l'objectif fixé dans le contrat de prestations. Ceci s'explique par des contributions cantonales monétaires inférieures (coupe de 11.3 MCHF), des revenus propres TPG supérieurs (produits divers) et des contributions de tiers supérieures (communes, Confédération). A noter qu'à partir de 2011, les ratios sont basés sur des chiffres consolidés.

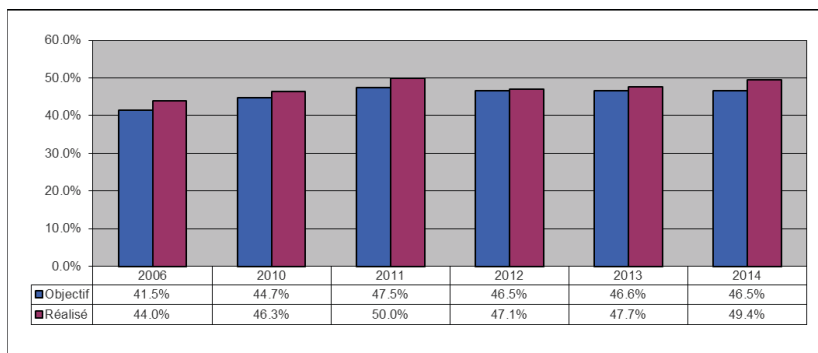


Taux de couverture globale

Objectif atteint

Définition : rapport du total des produits hors contributions publiques par rapport à l'ensemble des charges.

Objectif : le taux de couverture globale doit atteindre au moins les cibles mentionnées ci-dessous.



La proportion de charges couvertes par les revenus propres TPG représente 49.4% pour 2014 pour un objectif fixé à 46.5%. Comme depuis le début du CP, l'objectif a été dépassé. Les revenus propres sont légèrement plus élevés que prévu, mais ce sont surtout des charges moins élevées, notamment en raison de la dissolution de la provision pour avantages postérieurs à l'emploi, qui expliquent ce résultat. A noter qu'à partir de 2011, les taux sont basés sur des chiffres consolidés.

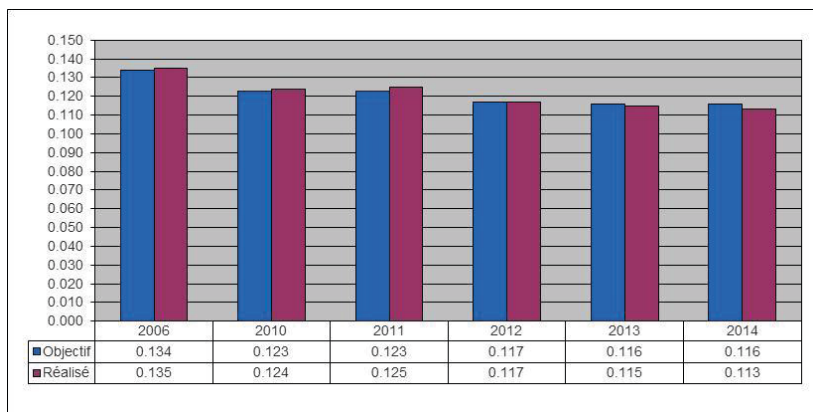


Coût de l'offre

Objectif atteint

Définition : ratio du total des charges et des places-kilomètres réalisées (PKR).

Objectif : les coûts en rapport à l'offre doivent évoluer selon l'objectif ci-dessous.



Ce ratio met en relation le total des coûts de l'exercice avec le total de places offertes multiplié par le nombre de kilomètres réalisés. L'objectif fixé par le contrat de prestations pour 2014 a été dépassé : 0.113 CHF / PKR. Ce ratio de productivité qui indique le coût d'une place kilomètre offerte est en nette amélioration par rapport à 2011. Les coûts ont en effet moins progressé que l'offre. L'année 2014 bénéficie de surcroît de la dissolution de la provision pour avantages postérieurs à l'emploi qui vient sensiblement diminuer les charges.

Remarque :

Les ratios du réalisé, y compris ceux de 2006, ont été recalculés sur la base de comptes annuels établis selon les normes comptables internationales IPSAS. L'effet sur les indicateurs des normes IPSAS est toutefois très faible et il a été dès lors décidé de ne pas recalculer les valeurs cibles. A noter qu'à partir de 2011 les données sont basées sur des chiffres consolidés.



d) Bilan des pénalités pour l'année 2014

| Indicateurs | Engagement de l'Etat | Pénalités maximales TPG (rappel) | Atteinte objectif | Pénalités calculées | Commentaires |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------------------|-------------------|---------------------|--------------|
| 1 - Places x kilomètres réalisés | oui | 600'000 | oui | 0 | |
| | | 600'000 | | | |
| 2 - Voyages x kilomètres réalisés | oui | 300'000 | oui | 0 | |
| | | 300'000 | | | |
| 3 - Vitesse commerciale | oui | 450'000 | oui | 0 | |
| 4 - Horaires et cadences | oui | 300'000 | oui | 0 | |
| 5 - Evol. des émissions de CO2 et NOX | non | 750'000 | oui | 0 | |
| | | 450'000 | | | |
| | | 450'000 | | | |
| 6 - Ratio de contributions cantonales | non | 300'000 | oui | 0 | |
| 7 - Taux de couverture globale | non | 300'000 | oui | 0 | |
| 8 - Coûts / pkr | oui | 300'000 | oui | 0 | |
| | | 900'000 | | | |
| TOTAL EN CHF | | 3'000'000 | | 0 | |

L'ensemble des objectifs fixés pour l'année 2014 dans le cadre du contrat de prestations 2011-2014 ayant été atteint, le montant des pénalités calculées est nul.



III. Moyens financiers de mise en œuvre de l'offre

Fonctionnement et investissements

a) Compte de résultat simplifié

| COMpte DE RESULTAT 2014 Régime REDIP | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------------|---------------|
| DÉSIGNATION en milliers CHF | BUDGET | RÉEL | RÉEL | ÉCARTS | | ÉCARTS | |
| | CONSOLIDE | CONSOLIDE | CONSOLIDE | Réal vs budget | | Réal 2014 vs réel 2013 | |
| | 31.12.2014* | 31.12.2014 | 31.12.2013* | CHF | % | CHF | % |
| PRODUITS D'EXPLOITATION | | | | | | | |
| Revenus de transports dont revenus de transports UNIRESO | 156'222 | 153'681 | 152'135 | -2'541 | -1.6% | 1'546 | 1.0% |
| Contributions de l'Etat de Genève dont contributions non monétaires | 207'880 | 207'280 | 204'894 | -600 | -0.3% | 2'586 | 1.3% |
| Contributions de la Confédération | 10'868 | 10'982 | 10'888 | 114 | 1.0% | 93 | 0.9% |
| Contributions des communes et des Tiers | 8'314 | 8'136 | 8'069 | -178 | -2.1% | 67 | 0.8% |
| Produits d'exploitation divers | 14'454 | 16'090 | 14'036 | 1'636 | 11.3% | 2'054 | 14.6% |
| Total des produits d'exploitation | 397'738 | 396'168 | 389'822 | -1'569 | -0.4% | 6'346 | 1.6% |
| CHARGES D'EXPLOITATION | | | | | | | |
| Frais de personnel | 233'089 | 207'933 | 224'224 | -25'156 | -10.8% | -16'291 | -7.3% |
| Frais de véhicules | 35'504 | 34'025 | 33'420 | -1'479 | -4.2% | 605 | 1.8% |
| Frais de bâtiments et installations fixes dont charges non monétaires | 6'383 | 8'431 | 6'889 | 2'049 | 32.1% | 1'542 | 22.4% |
| Sous-traitance de transport | 42'450 | 43'707 | 42'230 | 1'257 | 3.0% | 1'477 | 3.5% |
| Charges d'exploitation diverses | 25'494 | 29'330 | 22'985 | 3'835 | 15.0% | 6'345 | 27.6% |
| Dotations aux amortissements | 42'002 | 41'093 | 39'772 | -909 | -2.2% | 1'321 | 3.3% |
| Pertes sur constats et débiteurs | 3'173 | 2'502 | 3'297 | -671 | -21% | -794 | -24.1% |
| Total des charges d'exploitation | 388'094 | 367'021 | 372'816 | -21'073 | -5.4% | -5'795 | -1.6% |
| % des produits | 98% | 93% | 96% | | | | |
| RÉSULTAT D'EXPLOITATION | 9'643 | 29'147 | 17'006 | 19'504 | 202.2% | 12'142 | 71.4% |
| Produits financiers | 635 | 1'279 | 1'849 | 644 | 101.4% | -571 | -30.9% |
| Charges financières | 15'913 | 15'195 | 15'679 | -717 | -4.5% | -484 | -3.1% |
| Résultat financier | -15'278 | -13'917 | -13'830 | 1'361 | -8.9% | -87 | 0.6% |
| Quote-part dans le résultat des sociétés associées | | 211 | 190 | 211 | | 21 | 11.1% |
| RÉSULTAT NET (+EXCÉDENT) | -5'634 | 15'442 | 3'366 | 21'076 | -374.1% | 12'076 | 358.8% |
| Total des produits | 398'373 | 397'688 | 391'862 | -714 | -0.2% | 5'797 | 1.5% |
| Total des charges | 404'007 | 382'217 | 388'496 | -21'790 | -5.4% | -6'279 | -1.6% |

*Retrait

A fin décembre 2014, les comptes de fonctionnement présentent un résultat nettement positif : +15.4 MCHF, meilleur qu'au budget (-5.6 MCHF) et supérieur à l'an dernier (+3.4 MCHF). Globalement, les produits sont proches du budget (-0.7 MCHF ; -0.2%) ; ce sont donc principalement des charges moins élevées que prévu (-21.8 MCHF ; -5.4%) qui expliquent ce bon résultat. L'écart le plus significatif se situe dans les frais de personnel avec la suppression des avantages postérieurs à



l'emploi et la dissolution de la provision y relative (21.8 MCHF). Sans cet effet exceptionnel, le résultat aurait été conforme au budget.

Par rapport à fin 2013, les produits ont progressé modérément (+5.8 MCHF ; +1.5%) tandis que les charges ont baissé (-6.3 MCHF ; -1.6%) sous l'effet de la dissolution de la provision pour avantages aux retraités.

b) Suivi des investissements

Le total des sommes engagées liées aux investissements s'élève à 285.3 MCHF à la fin de ce contrat de prestations pour un plan fixé à 392.7 MCHF.

La part la plus importante de ces investissements est représentée par l'acquisition des véhicules et de leurs équipements pour 218.0 MCHF soit 76% du total. Le plus gros écart concerne les tramways car le PFP comportait une option de 14 trams supplémentaires qui n'a pas été activée. Au niveau des trolleybus, les véhicules prévus pour faire face à une augmentation de l'offre n'ont pas été commandés (11 unités).

| En CHF | Désignation | Engagé 2011-2014 Consolidé | PFP 2011-2014 CP TPG |
|--------|---|-------------------------------|-------------------------|
| | Bâtiments | 28'286'635 | 25'367'800 |
| | Installations Fixes | 12'993'897 | 15'860'000 |
| | Terrains, Bâtiments & Installations Fixe | 41'280'532 | 41'227'800 |
| | Bureautique & Mobilier | 59'419 | 1'000'000 |
| | Instal. & Matériel Info & Télécommunicat | 8'546'895 | 6'926'125 |
| | Outils, Machines & Installations Aut | 3'433'756 | 2'800'000 |
| | Equipements, Machines & Autres Immobilis | 12'040'070 | 10'726'125 |
| | Autobus | 43'472'672 | 50'860'000 |
| | Tramways | 136'286'529 | 217'536'000 |
| | Trolleybus | 30'995'824 | 50'000'000 |
| | Equipements Embarqués | 6'005'323 | 5'200'006 |
| | Véhicules de Service | 1'287'478 | 1'100'000 |
| | Véhicules & leurs équipements | 218'047'826 | 324'696'006 |
| | Systèmes d'Informations & Télécommunicat | 13'949'913 | 16'093'030 |
| | Immobilisations Incorporelles | 13'949'913 | 16'093'030 |
| | Investissements PFP | 285'318'340 | 392'742'961 |



IV. Aspects qualitatifs de l'offre

a) Qualité de service

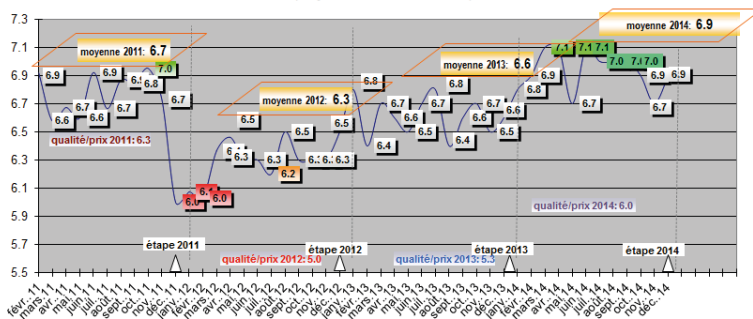
2014, une nouvelle année de progression atteignant un niveau de satisfaction moyenne supérieur à 2011.

Le retour d'une ligne 18 à Carouge, des distributeurs plus performants, un service SMS sans faille, un site web en anglais : la reconstruction de l'image tpg a été confirmée par une excellente année 2014.

Satisfaction des clients

Tout d'abord, la satisfaction générale de nos clients (Mesure Continue de la Satisfaction 2014) est en progression à 6,9/10, dépassant ainsi la moyenne connue avant les changements du réseau de décembre 2011 (6,7). Plus de 6 mois ont enregistré des scores à 7.0 et plus.

Evolution de la satisfaction moyenne
(moyenne de tous les thèmes)



Le rapport qualité prix signe une progression spectaculaire de +0.7. Cependant son niveau encore bas démontre que pour le montant engagé, notamment à l'année, les Genevois ne sont pas encore pleinement satisfaits. Le constat a été fait lors de la nouvelle votation sur les tarifs en mai 2014.

L'image de notre entreprise est elle aussi en nette progression cette année (Baromètre Annuel Image Erasm).

Notre entreprise est mieux perçue par les Genevois tant au niveau « métier » (plus sûr, plus fiable, plus confortable, plus ponctuel) qu'au niveau « image » (plus écologique, plus dynamique, plus innovateur)



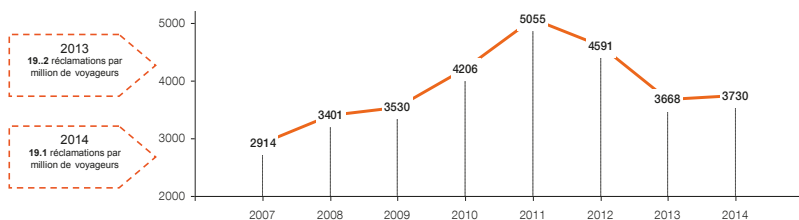
confirmant ainsi l'efficacité de nos actions en 2014 (consolidation de la démarche Open Data, promotion du service SMS, ajout du titre carte journalière, promotion de la ligne 18 à Carouge, très bonne image et notoriété du Renard sur la lune et du magazine Ou bien !?).

Reste pour notre entreprise à améliorer son image de rapidité du déplacement et à travailler sur son image de rigidité et de modernité.

Réclamations

En matière de réclamations de la clientèle, l'année 2014 a été comparable à 2013, avec une presque stagnation du nombre de doléances reçues. Les mouvements sociaux de fin d'année ont impacté négativement l'évolution du nombre de réclamations.

Réclamations



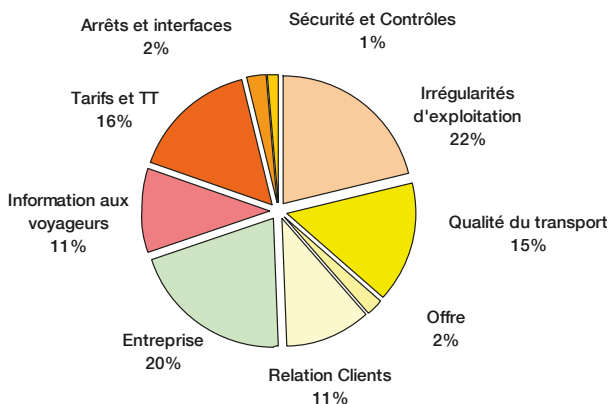
Comme les années précédentes, les problématiques de ponctualité et autres irrégularités d'exploitation restent la préoccupation majeure de notre clientèle.

Dans un autre registre, on observe en 2014 une insatisfaction croissante à l'égard des nuisances provoquées par des travaux d'entretien sur le réseau ou par les bruits (crissements) générés lors du passage des trams en certains endroits, en particulier dans le Vieux-Carouge. De manière plus générale, la relation avec les autres usagers de la voie publique s'est quelque peu dégradée.

Le manque de fiabilité des DATT, souvent en relation avec des actes de vandalisme et ses conséquences, fait encore l'objet de nombreuses doléances.



Réclamations Année 2014



| | |
|------------------------------|-----|
| Irrégularités d'exploitation | 795 |
| Entreprise | 750 |
| Tarifs et TT | 597 |
| Qualité du transport | 558 |
| Relation Clients | 404 |
| Information aux voyageurs | 399 |
| Offre | 90 |
| Arrêts et interfaces | 88 |
| Sécurité et Contrôles | 49 |

Service clients & Opérations

En 2014, la baisse du taux de fraude amorcée l'année précédente s'est poursuivie cette année (-8%) pour s'établir désormais 2.6%, le taux de contrôle s'élevant quant à lui à 0.80 %.

Si le taux de récidive reste stable avec 33 % des fraudes et violations constatées, le nombre de constats délivrés est à nouveau en baisse -12.4% vs 2013. L'application des règles d'acquisition des SMS-ktk, avant l'accès à bord, constitue le motif de contestation le plus fréquent lors de recours par le service des constats.

Dans le cadre du renforcement du dispositif de vente à l'occasion de l'introduction de la baisse des tarifs en décembre 2014, une agence temporaire a été ouverte dans le Centre commercial de Balexert. Cette action, parmi d'autres, a permis de maintenir un niveau de qualité de service élevé en fin d'année, malgré la forte fréquentation des points de vente.



Le réseau de distribution des revendeurs a connu une amélioration significative à l'automne 2014 avec l'installation d'un nouvel équipement facilitant les renouvellements d'abonnements mensuels unireso auprès des revendeurs agréés.

Information voyageurs

L'information voyageurs (statique et dynamique) à, elle aussi, fortement progressé. 2014 a vu une constante augmentation de la consommation des outils nomades digitaux, au détriment du site internet classique. En septembre, l'inauguration de la gare Cornavin a permis aux tpg de faire apparaître l'ensemble de leur offre alentours à l'intérieur de la nouvelle station, notamment sur la signalétique CFF. Cela a été l'occasion de consolider la présence des supports tpg dans l'enceinte CFF avec la pose de 3 écrans indiquant les prochains départs (hall ouest, hall est et sous le passage Montbrillant).

La signalétique statique (dans les véhicules et aux arrêts) a été enrichie d'une nouvelle série de plans réalisés par l'équipe information voyageurs avec l'aide du prestataire Raum404 de Zurich. Les plans dits urbain, péri-urbain, nocturne et de zones sont issus de la même conception avec une présentation schématique.

Avec l'introduction des tarifs à la baisse et l'apparition de la zone unireso 88, tous les points de ventes stationnaires (distributeurs) ont été refaits, dans un esprit de clarification et de simplification de la compréhension de l'offre tarifaire. En complément, lorsqu'un point d'arrêt n'est pas équipé d'un distributeur, une plaque indiquant la possibilité d'acquiescer son titre par le canal SMS a été posée.



b) Qualité environnementale

Le système de management environnemental des tpg répondant aux exigences de la norme ISO 14001 a été suspendu provisoirement durant l'année 2014 en vue de la recertification prévue en 2015. Néanmoins, l'objectif de limiter les impacts des différentes activités sur l'environnement, à travers les objectifs et les projets en cours, a été poursuivi.

Le niveau de performance environnemental, décliné en 5 dimensions, est mesuré par des indicateurs. Il garantit également que toutes les activités des tpg sont conformes aux exigences légales en vigueur ainsi qu'aux divers standards environnementaux auxquels l'entreprise adhère.

Objectifs environnementaux :

- Analyse des bruits et vibrations provenant de l'exploitation du réseau tram par un expert externe « rapport Résonance »
- Analyse des actions relatives au bilan carbone de l'entreprise qui pourraient être mises en œuvre durant le prochain contrat de prestation « par exemple le plan de mobilité ».
- Signature d'une convention d'objectifs cantonale destinée à atteindre une efficacité énergétique de 120 % au bout de 10 ans.

Projet TOSA

Exploitation du bus électrique en service de ligne entre Palexpo et Genève Aéroport sur le parcours de la ligne 5 jusqu'en mars 2014. Les premiers enseignements retirés permettent d'envisager un avenir pour l'exploitation d'une ligne complète à l'horizon 2017.





Centrale de production d'énergie électrique solaire

Soucieux de réduire leur dépendance envers les énergies fossiles, les tpg ont mis en service en juillet 2014 une centrale de production d'énergie photovoltaïque sur le toit du dépôt et centre de maintenance du Bachet-de-Pesay. En valorisant une surface de 5'496 m² avec la pose de 3'372 panneaux solaires, ils ont fait de leur bâtiment une des plus importantes centrales de production d'énergie photovoltaïque du canton.

L'installation est reliée par câbles à un nouveau transformateur de SIG, situé au sous-sol. La production d'électricité, qui devrait s'élever à environ 700'000 kWh/an, représente 20 à 25% des besoins en électricité du site du Bachet. La moitié de l'énergie produite est consommée par les activités quotidiennes du bâtiment de Lancy, ce qui permet aux tpg de réduire la facture d'électricité du site d'environ 10 à 12%. En revendant le reste de leur production à SIG, les tpg permettent à d'autres clients des Services industriels de Genève de bénéficier d'énergie renouvelable.

Le projet solaire représente un investissement de 2,3 millions de francs suisses qui sera amorti sur une période de 25 ans.

Parallèlement à la construction de la centrale, les tpg ont signé une charte d'engagement « Négawatt » avec SIG qui les engage à diminuer leur consommation d'énergie et engage SIG à les rétribuer par kWh économisé.





c) Santé, Sécurité, Sûreté

La Santé, la Sécurité et la Sûreté des collaborateurs/trices de l'entreprise en fait des engagements majeurs. C'est pourquoi chaque année, le déploiement de la politique Santé, Sécurité et Sûreté est décliné dans un programme d'amélioration. Il garantit également que toutes les activités des tpg sont conformes aux exigences légales en vigueur ainsi qu'aux divers standards en la matière auxquels l'entreprise adhère et le déploiement de mesures visant à améliorer la santé, la sécurité, et la sûreté limitant les risques d'accidents du travail :

Objectifs:

- Introduction de la Sûreté dans la charte des tpg pour un développement durable.
- Information de l'ensemble du personnel sur la politique de gestion des risques psychosociaux au TPG, que dit la loi, c'est quoi le harcèlement. Les informer sur le ou s'adresser de façon confidentielle, quelles sont les personnes de confiance formées pour écouter, soutenir et conseiller les collaborateurs TPG.
- Poursuivre les actions préventives en termes de santé

Projet Santé – Risques psychosociaux

Conformément aux exigences légales de la MSST, aux mesures préconisées par le SECO, la CFST en cette année 2014, plusieurs démarches préventives, en matière de protection de la santé des collaborateurs, a fait l'objet du programme santé.

L'accent a été mis particulièrement sur la communication et l'information du personnel grâce à la réalisation d'un dépliant sur les risques psychosociaux.

D'autres mesures plus ciblées ont ancré cette démarche dont :

- Formation, avec l'objectif de consolider les compétences relationnelles du personnel d'encadrement
- Conférences débats, ouvertes à l'ensemble des collaborateurs favorisant l'échange avec notre partenaire externe le deuxième observatoire.
- Procédure sur la gestion de dossiers sensibles tels que les conflits dont l'objectif a pour finalité d'améliorer la coopération et la collaboration des secteurs impliqués.
- La diffusion de la brochure en septembre 2014 à l'ensemble des collaborateurs.



Projet - Concept prévention de la violence

- Formation continue sur l'autoprotection en milieu professionnel dans le secteur des infrastructures. L'objectif consiste en l'apprentissage de comportements appropriés et en adéquation avec les situations ainsi que les répercussions engagées envers la clientèle.
- Formation de base et continue sur l'accueil immédiat lors d'évènements critiques sur le réseau pour les secteurs de l'exploitation, du technique et de VMP. Cette formation a pour objectif d'accompagner un collaborateur victime d'agression sur le réseau.

Campagne de vaccination annuelle contre la grippe saisonnière

175 collaborateurs se sont annoncés et ont pu être vaccinés (sur 200 doses acquises par les tpg pour cette campagne).

Campagne SUVA – Audiomobile

Contrôle auditif des personnes exposées au bruit dans leurs activités professionnelles. Cette démarche préventive est initiée par la SUVA tous les 5 ans.

Sécurité

- Etude d'un concept sur la gestion des cheminements et des voies d'évacuation du Bachet de Pesay pour assurer la sécurité des piétons en exploitation normale et en cas d'évacuation du bâtiment.
- Réalisation d'audits de protection incendie du site de la Jonction consistant à faire contrôler la protection incendie par un expert accrédité et l'élaboration d'un concept d'évacuation.

Sûreté

- Une protection périphérique (grillages) a été installée autour du bâtiment Zone Arve et du Parking des collaborateurs, ces mesures d'amélioration apportées à la Jonction « zone Arve » ont rendu le site plus sûr.
- Le local de stockage du « cuivre », sis dans le bâtiment, a été sécurisé par des moyens de surveillance (vidéo) ainsi que par un contrôle d'accès (serrure électronique à badge).
- Des actions de sûreté sur les DATT ont été implantées (système d'alarme); une veille active est en place et des réflexions sont en cours pour améliorer la sûreté.



- Des analyses « sécurité-sûreté » ont été effectuées concernant le métier de caissier ; un rapport a été établi ; une prise de position de la Direction sur une sous-traitance éventuelle est attendue.
- Les postes de travail des collaborateurs TPG considérés comme « travailleurs isolés » selon la Suva ont été sécurisés. Ceux-ci sont actuellement protégés (santé-sécurité-sûreté) par un dispositif de sécurité (smartphone) permettant, par le biais d'une alerte transmise auprès d'une société de sécurité privée, de leur porter secours en cas d'événements particuliers (malaise, agression etc).
- Une étude sur la politique de sûreté des infrastructures et des bâtiments ainsi qu'un document de système de gestion de la santé, de la sécurité et de la sûreté sont en cours d'analyse et dans l'attente d'une présentation au collège de direction pour validation et déploiement. Un concept de sûreté pour le Bachet-de-Pesay a été effectué.



V. Recommandations pour l'étape du 13 décembre 2015

a) Contexte

Le contrat de prestations 2015-2018 s'inscrit dans une période de transition entre les contrats de prestations précédents qui ont cadré la forte croissance du réseau et de l'offre, et la période actuelle qui voit une stabilisation de l'offre. Pour la période 2015-2018, les tpg doivent travailler au mieux avec la subvention mise à disposition de l'Etat, dans un contexte de fortes contraintes budgétaires qui pèsent actuellement sur les finances du canton de Genève, ainsi que sur les conséquences de l'initiative 146 « Stop à la hausse des tarifs TPG » qui limitent fortement les possibilités de développement de l'offre et nécessiteront même des réductions des prestations.

Suite au mouvement social du 19 novembre 2014, le Conseil d'Etat a conféré au Conseil d'administration et à la Direction générale des tpg, la négociation avec les organisations syndicales, de modalités d'application du Contrat de Prestations 2015-2018 tendant vers le scénario B du Plan Directeur des Transports Collectifs (PDTC). Dans le cadre du protocole d'accord signé entre les organisations syndicales et les tpg dans la foulée, le point 3 stipule que : « L'Entreprise et les Organisations syndicales s'engagent à entreprendre des discussions et négociations directes concernant l'analyse de l'offre, des temps de parcours et des horaires de conduite (LDT/OLDT), avec pour objectif une première adaptation dès avril 2015. »

C'est dans ce contexte difficile que les TPG suivent de près les recettes et la fréquentation des lignes durant l'année 2015, afin d'identifier si et quand des adaptations doivent être mises en place.

b) Propositions à l'étude

Pour l'étape de décembre 2015, ce contexte ne devrait pas évoluer et les TPG visent une optimisation de l'offre en adaptant les cadences afin que celles-ci correspondent davantage à la demande de notre clientèle. L'analyse des charges en section des lignes urbaines montre que les lignes de tramways et trolleybus disposent d'une suroffre à plusieurs moments de la journée, principalement en périodes creuses. En conséquence, des réductions de fréquences sont possibles sans dégradation du niveau de confort.

Des modifications seront donc proposées dans le programme de l'étape. Outre l'adaptation des cadences à la demande réelle, elles visent aussi à mieux harmoniser les périodes horaires (lu-ve, sa, di ; normal, vacances, été, fêtes) et les horaires des lignes entre elles, notamment avec les mesures suivantes :

- Cadences harmonisées à tout moment entre les lignes de tram 14, 15 et 18.
- Cadences identiques à tout moment sur les lignes 1-2-5-6-7-9-11-19-25.
- Introduction d'un seul horaire du samedi toute l'année (plus de distinction normal/vacances).

Ces mesures vont dans le sens d'une simplification des horaires et donc de leur communication (affiches-horaires) et de leur compréhension par les usagers.

Sur l'ensemble du canton, aucune création de nouvelles lignes n'est prévue. Toutefois, comme précisé dans le PDTC 2015-2018, les développements prévus au scénario B du PDTC pourront être déployés en cas d'apports financiers extérieurs couvrant le déficit des lignes.