



stpg transports publics genevois
Rapport annuel de gestion 2010





Rapport annuel de gestion



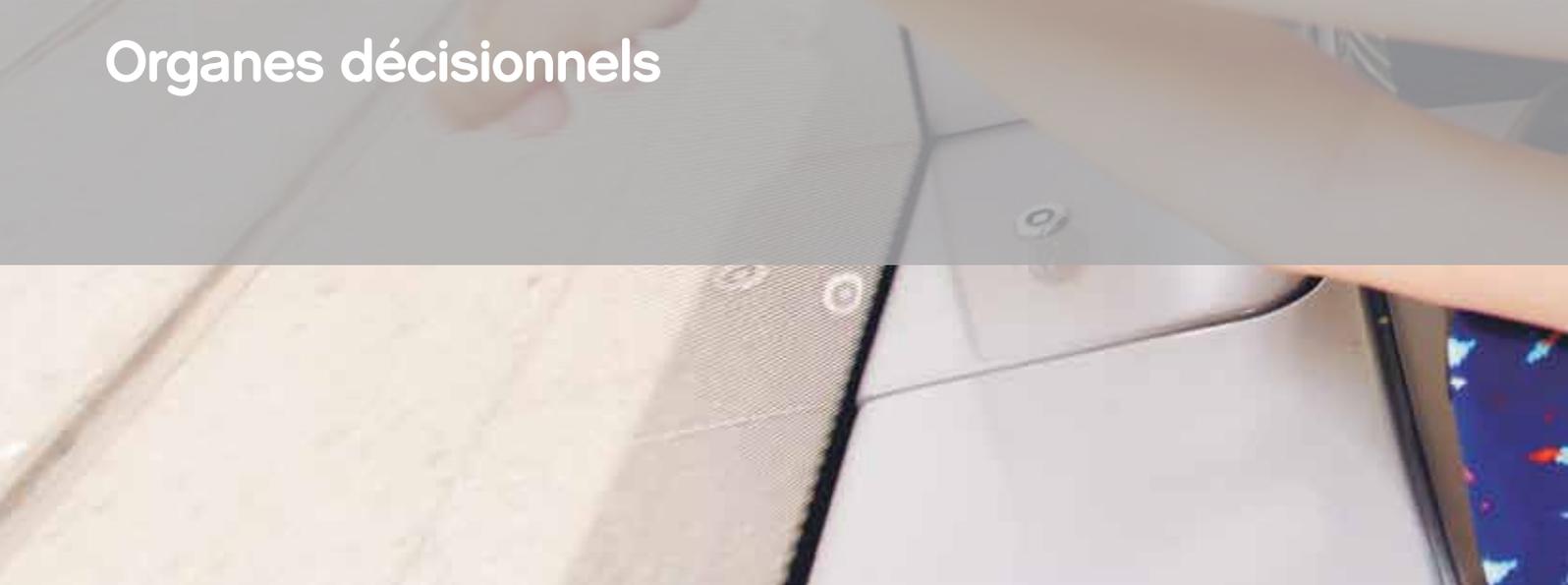
Sommaire

6-11	Organes décisionnels
8-9	Direction
10	Conseil d'administration
11	Le mot du président
12-31	Rapport d'activité
14-15	Faits marquants
16-17	Direction générale
18-19	Service public
20-21	Clients
22-23	Collaboratrices et collaborateurs
24-25	Environnement
26-27	Sécurité
28-29	Qualité
30-31	Principes organisationnels
32-35	Rapport financier
34	Chiffres clés
35	Approbation
36-46	Statistiques
38	Caractéristiques des lignes au 11 décembre 2010
39	Longueur des lignes
39	Parc des véhicules et kilomètres parcourus
40-43	Résultats par ligne
44	Structure de coût des lignes principales en 2010
45	Taux de couverture et d'utilisation en 2010
46	Produits du transport
47-49	Statistiques sur cinq ans
48	Statistiques
49	Glossaire
50-55	Etats financiers consolidés pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2010 aux normes IPSAS
52	Bilan consolidé
53	Compte de résultat consolidé
54	Tableau des flux de liquidités consolidés
55	Variation des fonds propres consolidés

56-93	Annexes aux états financiers consolidés pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2010
58	Informations générales
60	Principes régissant la préparation des états financiers consolidés
61-69	Principales méthodes comptables
69	Informations sectorielles
69-71	Périmètre de consolidation
72	Liquidités
72	Débiteurs d'exploitation
73	Stocks
73	Autres actifs circulants
74-75	Immobilisations corporelles
75	Immobilisations incorporelles
76	Participations mises en équivalence
76-77	Actifs financiers à long terme
77	Créanciers d'exploitation
78	Autres engagements à court terme
78	Provisions
79-80	Emprunts et dettes
80-84	Engagements en faveur du personnel
84	Capital de dotation
84-85	Fonds de réserves
85	Revenus des transports
86	Contribution de l'Etat de Genève
86	Contribution de la Confédération
86	Produits d'exploitation divers
87	Frais de personnel
87	Frais de véhicules
87	Frais des bâtiments et installations fixes
88	Sous-traitance de transport
88	Dotations aux amortissements et pertes de valeur
88	Pertes sur constats et débiteurs
88-89	Résultat financier
89-90	Transactions avec des parties liées
90	Communauté tarifaire UNIRESO
91	Cautionnements et garanties
91	Engagements découlant de contrats de location simple
91-93	Gestion des risques
93	Evénements postérieurs à la date de clôture

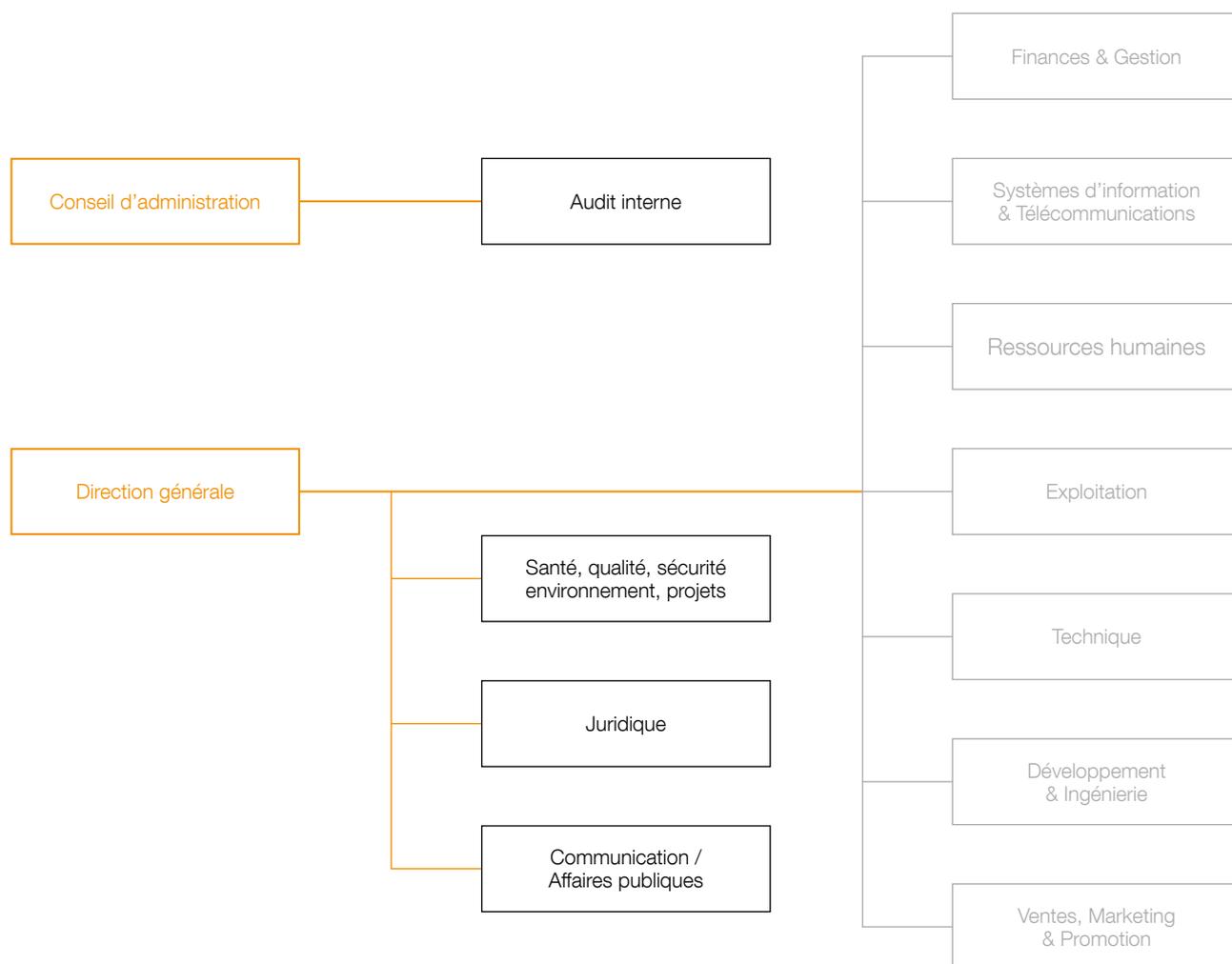


Organes décisionnels





Direction au 31 décembre 2010



Le collège de direction

De gauche à droite : Thierry Wagenknecht Technique. Pierre-Yves Gruaz Exploitation. Eric Forestier Ventes, Marketing & Promotion. Roland Bonzon Directeur général. Beat Mueller Finances & Gestion. Olivier Strub Systèmes d'information & Télécommunications. Martin Waefer Ressources humaines. Pascal Ganty Développement & Ingénierie.



Conseil d'administration Désigné pour la période du 01.01.07 au 31.12.11

Membres désignés par le Conseil d'Etat

Patrice Plojoux	Président du CA, maire de Russin, administrateur depuis septembre 2000
Christophe Clivaz	Directeur et président de Swiss Learning SA, administrateur depuis janvier 2009
Michel Ducret	Député, architecte, administrateur depuis janvier 1997
Bernard Gaud	Président de la Communauté de communes du Genevois, administrateur depuis décembre 2008
Sami Kanaan	Directeur du département de la cohésion sociale, de la jeunesse et des sports de la Ville de Genève, administrateur depuis janvier 2007
Michèle Künzler	Conseillère d'Etat en charge du Département de l'intérieur et de la mobilité, administratrice depuis décembre 2009
Maja Lüscher	Economiste, cheffe d'entreprise, administratrice depuis décembre 2008

Membres désignés par le Grand Conseil

Marco Ziegler	Vice-président du CA, avocat, magistrat suppléant à la Cour des comptes, administrateur depuis avril 2006
Philippe De Bocard	Avocat, administrateur depuis janvier 2007
Hubert Dethurens	Maire de Laconnex, vigneron, administrateur depuis février 2000
Anita Frei	Historienne, architecte-urbaniste, administratrice depuis avril 2008
Georges Jost	Chef d'entreprise, administrateur depuis janvier 2007
Claude Marcet	Député, expert comptable, administrateur depuis avril 2002
Philippe Meyer	Membre de la direction de la Chambre de Commerce (CCIG), administrateur depuis mars 2009

Membre désigné par le Conseil administratif de la Ville de Genève

Rémy Pagani	Conseiller administratif, syndicaliste, administrateur depuis octobre 2007
-------------	--

Membre désigné par l'Association des communes genevoises

Pascal Chobaz	Ancien conseiller administratif de Lancy, secrétaire général adjoint du Département des constructions et technologies de l'information, administrateur depuis juin 2007
---------------	---

Membres désignés par le personnel tpg

Hassane Bel Hammar	Ingénieur électronicien, administrateur depuis janvier 2007
Philippe Schaedler	Conducteur, administrateur depuis janvier 2007
François Sottas	Conducteur, administrateur depuis janvier 2007

Le mot du président



L'exercice 2010 a été marqué par la validation du nouveau contrat de prestations 2011-2014 par l'Etat de Genève. Celui-ci prévoit notamment un développement de notre offre de 34,9% au cours des quatre prochaines années.

Le travail considérable consenti en 2010 pour préparer l'avenir ne doit pas occulter les victoires acquises au quotidien. J'aimerais opérer, en guise d'introduction à ce rapport annuel, un zoom sur deux projets importants, parmi bien d'autres, qui ont mobilisé nos forces durant l'exercice sous revue.

Tout d'abord, le nouveau système d'exploitation qui va accompagner le développement des lignes de trams Cornavin-Meyrin-CERN et Cornavin-Onex-Bernex: le réseau sera, dès 2012, exploité par lignes et non plus par axes. Nous passerons ainsi des six lignes actuelles à trois lignes futures. Un peu comme dans un métro, les usagers bénéficieront de fréquences plus élevées et seront moins tributaires des perturbations. Ils devront, par contre, effectuer parfois des changements. Une petite révolution pour les tpg qui a requis, en 2010, un travail de préparation tout à fait considérable.

Ensuite, le développement des transports publics dans le bassin franco-valdo-genevois, expression de notre volonté de rester les leaders dans la région, en parfaite harmonie avec le projet d'agglomération. C'est ainsi que les tpg ont remporté, durant cet exercice, plusieurs appels d'offres pour des lignes transfrontalières, ce qui confirme la capacité de notre entreprise de service public à faire la différence par rapport à la concurrence privée. Les enjeux de la région sont considérables en matière de transports publics: ce sont également les nôtres!

Un mot enfin pour saluer le professionnalisme de nos conductrices et conducteurs, ainsi que la patience des automobilistes et de toute la population genevoise, qui ont dû faire face tout au long de l'année à l'ouverture d'importants chantiers en ville. Ceux-ci ont passablement perturbé la circulation et rendu, parfois, la vie un peu difficile à Genève. Fort heureusement, nous verrons bientôt le bout du tunnel. Ces travaux nous promettent un réseau de transports publics moderne, compétitif, adapté à notre temps et à notre usage, en harmonie avec la ville et le canton.

Merci au Conseil d'administration et à chaque collaboratrice et collaborateur des tpg qui rendent ce grand projet possible. Et merci à nos autorités et à la population genevoise qui nous soutiennent.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Patrice Plojoux'.

Patrice Plojoux
Président du Conseil d'administration
Mai 2011



Rapport d'activité



Faits marquants

Janvier

- L'Office Fédéral des Transports (OFT) a délivré l'approbation des plans du tronçon « Direttissima ».
- La neige est tombée en grande quantité à Genève perturbant le réseau, sauf les tramways qui ont circulé normalement à l'horaire.

Février

- Les tpg participent pour la première fois à la Place des affaires, une manifestation qui vise à favoriser les échanges entre les acteurs socio-économiques de la région.

Mars

- Pendant toute la durée du festival, le Tram Voix de Fête s'est transformé en studio de radio. Près de 40 artistes se sont succédés pour partager quelques minutes musicales avec nos clients.

Avril

- Début des travaux de pose des voies à Cornavin durant le weekend de Pâques. Pas de trams, ni de voitures, mais des navettes pour transporter nos clients.
- Signature du contrat de CHF 170'000'000 pour l'acquisition de 32 tramways Stadler qui seront fabriqués à Altenrhein et livrés entre mai 2011 et 2014.
- Inauguration officielle du nouveau parcours de la ligne D qui, depuis le 13 décembre 2009 déjà, poursuit sa route les mercredis, samedis et dimanches jusqu'au Vitam'Parc de Neydens. La coopération transfrontalière à l'honneur dans tous les discours prononcés.

Mai

- Trois entités genevoises ont bénéficié de la monnaie non réclamée par nos clients en 2009. C'est ainsi que la Ligue genevoise contre le cancer, l'association AGIR et Nez Rouge ont reçu chacun CHF 100'000 pour leur action dans le cadre de l'organisation de transport pour des malades ou de prévention des accidents.
- Durant le weekend de la Pentecôte d'importants travaux ont commencé dans le secteur Corraterie/Bel Air: pose de nouveaux rails sur la Corraterie et d'aiguillages destinés à relier la nouvelle ligne du TCOB au réseau tram.

Juin

- Marché de l'Information à la Jonction. A cette occasion, première distribution du manuel du conducteur, parfois dédicacé par son illustrateur Barrigue. Présence des pompiers, de la police, d'associations et d'entreprises pour un forum sur le partage de la voie publique.
- Dernier atelier SEE (S'engager et évoluer ensemble). 1'594 collaborateurs tpg y ont participé. Ils ont ainsi pu se former, s'informer et dialoguer avec des membres de la direction et des collègues d'autres domaines d'activités.

- Des travaux gigantesques de pose de voies et d'aiguilles ont eu lieu durant deux weekends. Des navettes bus ont été nécessaires pour transporter nos clients.
- Présentation à la presse du rapport du Dr Pierre-André Jaccard sur l'impact économique des tpg dans le canton de Genève.

Juillet

- Eté chaud sur plusieurs tableaux. Quelques jours de canicule ont affecté les organismes de nos conducteurs. De l'eau a été distribuée sur l'ensemble du réseau. Chaud également pour les automobilistes car les travaux se sont installés dans la ville de Cornavin à Jonction.

Août

- La récidive désormais sanctionnée. Les nouvelles dispositions réglementaires de transport prévoient dès l'automne une nouvelle disposition sur la récidive. Une campagne d'information « Carton jaune » informera nos clients.

Septembre

- Pose de caméras de vidéosurveillance dans nos deux dépôts. Afin d'aider à la gestion du parc de véhicules et sécuriser les accès à nos locaux, des caméras ont été installées dans certains lieux stratégiques. L'agrément nous a été donné par les services concernés de l'Etat de Genève.

Octobre

- En Chardon: le dossier du nouveau centre de maintenance fait l'objet d'études approfondies. C'est le Conseil d'Etat qui doit maintenant prendre position pour la suite du projet.
- Des séries de tests, effectuées dans les ateliers des tpg, permettent de peaufiner les nouveaux distributeurs automatiques de billets.

Novembre

- Lancement officiel du plan de mobilité d'entreprise (pme tpg). Dix mesures sont proposées aux collaboratrices et collaborateurs pour se déplacer autrement.

Décembre

- Après des mois de travail et de négociations, le Grand Conseil a validé notre contrat de prestations 2011-2014. L'augmentation tarifaire a été reportée d'un an.
- Inauguration de la ligne 18, pour marquer l'arrivée du tram au cœur de la ville et la fin des travaux pour les habitants du Quartier de St.-Gervais.



Un livre se ferme, un autre va s'ouvrir. L'étape 2010 nous a conduit avec détermination vers l'une des évolutions les plus importantes jamais vécues par notre entreprise. Elle nous permet de tirer le bilan des dernières années et de nous projeter vers l'avenir, avec les perspectives ambitieuses et motivantes du nouveau contrat de prestations 2011-2014.

Bilan positif

L'année 2010 a été marquée par des événements hors du commun : grand travaux indispensables pour assurer le développement des transports publics dans le canton et choc des extrêmes au niveau climatique, avec canicule estivale et neige aussi précoce qu'abondante. C'est dans ces conditions exceptionnelles que les 1630 collaboratrices et collaborateurs des tpg, qui font vivre le réseau 365 jours par an, ont tout mis en œuvre pour garder le cap.

Pour cet exercice, comme durant les quatre années du contrat de prestations 2007-2010, le bilan est positif, puisque tous les objectifs fixés par l'Etat de Genève ont été atteints, voire dépassés. Durant cette période, les tpg n'ont pas ménagé leurs efforts pour améliorer l'offre de transport, la fréquentation du réseau et la satisfaction de la clientèle.

Le client est resté au cœur des préoccupations de l'entreprise : nous nous sommes attachés à rendre chaque élément de son voyage plus simple, plus agréable et plus fluide. L'organisation elle-même – en matière de gouvernance, de gestion des risques et de management – s'est passablement affûtée.

Objectifs ambitieux

Les objectifs fixés par le contrat de prestations 2011-2014 sont ambitieux : il s'agira notamment de développer l'offre des tpg de 34,9%.

Cette croissance va s'accompagner d'un changement radical du système d'exploitation des tramways, d'une offre autobus et trolleybus développée et réaménagée, de l'engagement de plus de 250 personnes supplémentaires, du déploiement de nouveaux distributeurs de billets automatiques et de la création d'un futur dépôt pour le remisage et la maintenance des véhicules.

Les tpg se sont préparés, tout au long de l'année 2010, à relever ces défis de taille et ils se sentent, dès aujourd'hui, prêts à assurer le développement spectaculaire attendu par les autorités et la population genevoise. Tout en continuant, bien sûr, à réaliser leur mission première : transporter 465'000 personnes par jour dans des conditions de sécurité et de confort optimales. La mobilité de demain se construit aujourd'hui.



Service public

Nous voulons garantir en permanence l'offre de transport dans notre rayon d'activité, telle que définie par le contrat de prestations, en tenant compte des besoins évolutifs de toutes les catégories de la population. Nos services sont de qualité, économiquement performants et doivent être accessibles à tous, au juste prix et équitables, intégrant le respect de nos clients et l'amélioration continue, alliant rentabilité et éthique.

« Servir le public » est un projet exigeant. Toutes les forces de l'entreprise se sont attelées, durant cet exercice, à préparer 2011, l'étape phare qui verra se concrétiser notamment l'ouverture du TCOB, le changement du concept d'exploitation des lignes de trams et une grande refonte des lignes de trolleybus et d'autobus. Commande de matériel, préparation du réseau, études techniques et d'ingénierie... ce sont ces défis majeurs qui ont marqué les douze mois sous revue.

32
TRAMWAYS TANGO
COMMANDÉS

11 décembre
2011
INAUGURATION
DU TCOB

24,5
millions
DE KM PARCOURUS

396
TRAMS,
TROLLEYBUS, BUS

172
millions
DE VOYAGEURS
PAR AN

Nouveau concept des lignes

Une véritable révolution se prépare sur le réseau tramways avec la mise en œuvre, dès fin 2011, du concept d'exploitation comprenant trois lignes traversant le canton et cadencées à des fréquences, sur certaines parties, deux à trois fois plus élevées qu'aujourd'hui. Cette reconfiguration complète, élaborée tout au long de 2010, permettra une augmentation progressive des fréquences et des capacités.

Il s'agit de proposer aux utilisateurs trois lignes de trams indépendantes les unes des autres : un concept plus simple, plus lisible, plus réactif et plus fiable, puisqu'une perturbation sur une ligne n'aura pas de répercussions sur les autres. La clientèle devra certes changer plus souvent, notamment aux interfaces de Plainpalais et de Bel-Air, où des aménagements sont d'ailleurs prévus. Mais elle bénéficiera de temps d'attente aux arrêts considérablement réduits. Le concept des axes, générateur d'encombrements sur les portions communes, sera désormais relégué au passé.

Commandes de véhicules

Tango, tango! Le contrat a été signé le 16 avril 2010 avec l'entreprise suisse Stadler pour une commande de 32 tramways ultra modernes, modèle Tango, d'un montant de 170 millions de francs. Les premiers véhicules feront leur apparition sur le réseau au printemps 2011 et inaugureront la ligne Cornavin-Onex-Bernex en décembre de la même année. Ces tramways de 44 mètres de long avec cinq articulations permettront de faire face à l'accroissement de l'offre de transport public prévue d'ici à 2014. Ils seront équipés de tous les avantages caractéristiques des véhicules de la dernière génération : accès facilités pour les personnes à mobilité réduite, climatisation, écrans d'information voyageurs et vidéosurveillance. Des options sur 14, puis 10 véhicules supplémentaires ont également été prises.

Le réseau autobus n'est pas en reste, puisque les tpg ont également validé la levée d'une option, incluse dans le contrat signé avec Evobus en 2008, pour la fourniture de cinq autobus supplémentaires de 12 mètres. Enfin, ils ont procédé à un appel d'offres pour l'acquisition prochaine de 87 autobus articulés, destinés à remplacer ceux des séries 54 et 55 qui arrivent en fin de vie et à augmenter la flotte de 20 unités.

En Chardon : le projet avance

Qui dit nouveaux véhicules, dit besoins de remisage et de maintenance accrus. Le projet de nouveau Centre de maintenance secondaire (CMS) à En Chardon, au bout de la piste de l'aéroport sur la commune de Vernier, a fait l'objet d'études approfondies tout au long de l'exercice. A l'origine, deux variantes ont été considérées : l'une intégrant, en plus du dépôt nécessaire à l'accueil des futurs trams Tango, le remisage et l'entretien d'autobus, libérant ainsi la pointe de la Jonction. Et l'autre, exclusivement dédiée aux trams. Le Conseil d'Etat a retenu la variante mixte tram-autobus. Le dossier d'approbation des plans déposé à l'Office fédéral des transports le 5 août 2010 et le PL relatif au financement du projet ont été élaborés dans ce sens.



Clients

Les attentes des clients sont au cœur de notre activité. Elles sont multiples et évoluent sans cesse. Nous ne devons pas seulement y répondre, mais également les anticiper pour utiliser au mieux nos ressources humaines et matérielles.

Gérer et développer du transport public, c'est gérer une extrême complexité. Nos clients, eux, doivent percevoir de la simplicité et de la facilité. Ils sont, et restent, au cœur des préoccupations des tpg. Cette notion de «priorité clients» est multiple: elle passe notamment par une bonne information, le développement de partenariats avec les organisations et événements qui comptent à Genève ou encore un système pratique et performant pour l'achat des titres de transports. C'est tout cela réuni qui simplifie et facilite l'accès aux transports publics, fait le confort et la qualité d'un voyage... ensemble.

+38%
DE FRÉQUENTATION
SUR INTERNET
VS 2009

39

PARTENARIATS AVEC
LES COMMUNES
GENEVOISES

+6%
SUR LES ABONNEMENTS
ANNUELS

« **Apprendre** »
AVEC « LE RENARD
SUR LA LUNE »

40

ARTISTES
DANS LE TRAM
VOIX DE FÊTE

Le projet billettique se concrétise

Définition et validation des spécifications fonctionnelles et techniques des nouveaux distributeurs de billets automatiques, réalisation de prototypes, tests logiciels et techniques, livraison des premières machines commerciales: le projet billettique a maintenu son rythme et son cap tout au long de l'année 2010. Véritable projet d'entreprise, il a mobilisé une importante équipe d'experts. Des améliorations ont été apportées au fur et à mesure des essais sur le terrain afin de répondre au plus près aux besoins des clients. Comme de disposer d'une information claire sur un écran plat et tactile, de pouvoir payer par carte de crédit et, bien sûr, de récupérer la monnaie. La validation des prototypes permettra de déclencher la production finale des appareils. Ce ne sont pas moins de 720 nouveaux distributeurs qui se déploieront prochainement sur le réseau.

Information des voyageurs

Délivrer la bonne information, au bon moment, au bon endroit, à la bonne personne et par le bon canal: cela participe également à la qualité du voyage. De nouvelles bornes d'information à LED rouge, pour une meilleure lecture, ont été testées en 2010, de même que des écrans plats TFT 42 pouces, pour une information plus dynamique des usagers. La livraison de ces différents appareils est prévue pour 2011. Un appel d'offres a également été lancé pour une application sur iPhone et smart phone capable de diffuser les horaires en temps réel.

Développement des partenariats

Que ce soit avec le Salon de l'auto, Orange cinéma, Caves ouvertes, Voix de Fête, GSHC ou le Salon du livre, pour n'en citer que quelques-uns, les tpg ont activement poursuivi leur politique de partenariats avec les événements qui comptent à Genève, tant pour les loisirs que pour la culture. Ils ont proposé des navettes gratuites, accueilli des artistes dans les trams ou encore offert des cadeaux, permettant ainsi aux habitants du canton de profiter pleinement de la fête!

Grands comptes: +10,3% par rapport à 2009

En encourageant l'utilisation des transports publics auprès de leurs employés, les entreprises genevoises contribuent efficacement au développement durable. Grâce à un démarchage commercial actif et à une politique de dialogue permanente, les tpg sont parvenus à augmenter le chiffre d'affaires 2010 des grands comptes de 10,3% par rapport à l'année précédente, du jamais vu dans l'histoire de l'entreprise. Parallèlement, les partenariats avec les communes genevoises se sont encore dynamisés, puisqu'ils concernent désormais 39 communes sur 45, avec un chiffre d'affaires multiplié par trois en trois ans.

Et le renard se muscle!

Véritable succès d'édition, « Le renard sur la lune » a entamé sa troisième année de bons plans pour les loisirs et les sorties. Presque l'âge de la maturité! Avec 40 pages supplémentaires, il propose désormais une nouvelle rubrique pour « Apprendre », ainsi que de nouveaux experts. Ouvrage à la fois ludique et utile, il permet de découvrir ou redécouvrir les bonnes adresses du canton et les moyens de s'y rendre grâce aux transports publics. Bref, il nous aide à « vivre pleinement Genève », en toute sérénité. Le succès de cette troisième édition ne s'est pas démenti: ses 80'000 exemplaires ont vite trouvé preneurs. Connu et reconnu maintenant de tous les Genevois, « Le renard sur la lune » fait aussi la fierté des tpg et a gagné, en 2010, le Grand Prix de la Création Suisse Romande, catégorie Photo.



Collaboratrices et collaborateurs

La qualité de nos prestations repose sur nos collaboratrices et collaborateurs. Formation, mobilité interne, prévention des accidents et de la santé, prestations sociales de qualité et absence de discrimination sont les piliers de notre politique des ressources humaines. L'amélioration permanente de la performance de notre organisation assure la qualité de vie de nos collaboratrices et collaborateurs sur le terrain.

L'écoute et l'échange, qui conduisent à la compréhension et à la cohésion, sont des valeurs indispensables pour une entreprise comme les tpg, dont le personnel est aussi diversifié. L'exercice 2010 marque la fin d'un vaste programme interne, «S'engager et évoluer ensemble», annonciateur d'un autre projet pour 2011: «Plus d'audace». Avoir de l'audace, ensemble, pour servir la clientèle avec toujours plus d'efficacité et de passion, voilà certainement une ambition motivante pour les années à venir.

140
ATELIERS
POUR « S'ENGAGER
ET ÉVOLUER
ENSEMBLE »

150
CADRES EN
FORMATION

1'630
EMPLOYÉS

**« Plus
d'audace »**
MOT D'ORDRE
POUR 2011
2^e Prix
DE L'INNOVATION RH

La fin d'un cycle, le début d'un autre

Le 15 juin 2010 a certainement marqué une étape importante au sein des tpg: l'organisation du dernier atelier « S'engager et évoluer ensemble ». Initié en octobre 2008, ce projet d'envergure a permis à 1594 collaboratrices et collaborateurs de réfléchir ensemble, dans le cadre de plus de 140 ateliers, à l'évolution de l'entreprise et à la manière de contribuer à son succès, chacun à son niveau. Cette expérience unique, d'ailleurs couronnée par le 2^{ème} Prix de l'innovation RH du Centre romand pour les questions du personnel, a permis de dégager les principaux enjeux des tpg. Les évaluations des participants ont été extrêmement positives, avec un « plus » pour la volonté de partage de l'information et de transparence.

Afin de maintenir ce bel esprit d'évolution et d'engagement, une partie des modules a été intégrée dans les journées d'accueil des nouveaux collaborateurs. La boucle est ainsi bouclée.

Révision du statut du personnel

Toujours dans cet esprit d'évolution, la direction des tpg a lancé en automne 2010, sur mission du Conseil d'administration, les travaux de révision du statut du personnel. L'entreprise a choisi une approche résolument participative: une équipe de projet, ainsi que des groupes de travail et de soutien, ont été créés pour proposer des modifications visant à moderniser et à adapter le statut actuel, datant de 1999, sans pour autant démanteler les acquis.

Le projet final, qui sera soumis à la direction, devrait ainsi correspondre à la réalité quotidienne du personnel et permettre d'optimiser le fonctionnement de l'entreprise. Cette démarche participative ne se substitue en rien à la consultation des partenaires sociaux: celle-ci aura bien lieu, une fois le projet abouti, conformément au statut. En définitive, après d'éventuelles négociations, c'est le Conseil d'administration qui adoptera la version finale.

Formation: toujours et encore

Pour donner une suite concrète à l'enquête de satisfaction de 2009, la direction des tpg a lancé, en 2010, un programme de formation en management de cinq jours destiné à l'ensemble des cadres et des cadres supérieurs. Son but? Obtenir une gestion uniformisée, plus proche et mieux à l'écoute des collaborateurs. Fin juin 2011, 150 cadres auront suivi la formation. Ce programme présente également l'avantage non négligeable de permettre une meilleure compréhension transversale de l'entreprise. En effet, chaque cours réunit des responsables de divers domaines d'activités, ce qui décloisonne le dialogue, et l'enrichit d'autant.

S'engager pour l'engagement

Enfin, les tpg poursuivent activement leur politique de recrutement en favorisant l'accès des demandeurs d'emploi de la place à des postes au sein de l'entreprise. Cette démarche est notamment facilitée par l'élaboration de tests de présélection, réalisée en collaboration avec l'Office cantonal de l'emploi. Une initiative qui relève, elle aussi, de l'engagement et de la volonté d'évoluer vers un monde social plus équitable.



Environnement

Nous voulons fidéliser notre clientèle et convaincre toujours plus d'automobilistes de préférer les transports publics lorsque cela est possible, sachant que ces derniers offrent un bilan écologique favorable. Nous voulons diminuer nos impacts sur l'air, l'eau, l'énergie, les déchets et le bruit. Nous cherchons à promouvoir le respect de l'environnement en harmonie avec les objectifs économiques et sociaux de l'entreprise.

Par leur mission même, les tpg participent à l'effort collectif en faveur du développement durable. Dans une politique respectueuse de l'environnement, ils sont des acteurs incontournables. Et en tant que tels, ils se doivent d'être exemplaires. Cela passe par les véhicules et leurs équipements, bien sûr, mais aussi par le comportement individuel de chaque collaboratrice et collaborateur. Que ce soit au travail, en adoptant des règles d'éco conduite par exemple, ou durant leurs déplacements privés et les loisirs.

10

MESURES
D'ÉCO MOBILITÉ

Info-
mobilité
POUR LE PERSONNEL

Eco conduite
TOUJOURS À
L'HONNEUR

32 cm
de neige

LE 1^{ER} DÉCEMBRE 2010

Prototype
solaire

POUR LES NOUVEAUX
DISTRIBUTEURS
DE BILLETS

« Se déplacer autrement, c'est possible! »

Afin de favoriser les modes alternatifs de transport auprès de l'ensemble de son personnel, les tpg ont lancé, en novembre 2010, un vaste plan de mobilité, une initiative exemplaire et une « première » pour l'entreprise. Ce plan s'appuie sur une série de mesures concrètes visant à favoriser la mobilité douce aux dépens des moyens de transport individuels motorisés. Avec quels types de mesures ? Des aides financières ou d'autre nature qui peuvent inciter un collaborateur à opter, même occasionnellement, pour les transports publics, le vélo, le vélo électrique ou encore le covoiturage. Ceci en fonction de son trajet et de son horaire de travail.

Pour coller au plus près à la réalité de l'entreprise, ce projet, mené avec l'aide d'experts extérieurs, a largement favorisé la participation du personnel des tpg, notamment via des questionnaires et des groupes de travail, rassemblant tous les métiers. Sur cette base, un assortiment de dix mesures a été élaboré par le mandataire. Cela devrait permettre à chacun d'y trouver matière à réflexion... et surtout action !

Cette série de mesures répond à trois objectifs. Tout d'abord, optimiser les déplacements. Par la création d'un centre « Info-mobilité » pour le personnel, la promotion du covoiturage, l'amélioration du système de navettes tpg et l'encouragement à l'utilisation du système Mobility. Ensuite, encourager les modes de transport alternatifs. Cela passe par l'utilisation accrue des transports publics et des P+R, de nouvelles règles de stationnement sur les différents sites des tpg et bien sûr une floraison d'actions sur les petites reines, électriques ou non. Enfin, réduire tout simplement les besoins en déplacements. Par le développement du télétravail, par exemple, ou encore la suppression des trajets inutiles lors de prise et fin de service. Bref, un plan de mobilité exemplaire pour une entreprise qui se doit de l'être dans ce domaine.

Un Vélib genevois ?

Dans la même veine, un projet stratégique de vélo libre service a démarré en 2010. Géré par les tpg pour le compte du Canton de Genève et des communes genevoises (via l'ACG), il devrait permettre de créer un réseau en totale synergie avec les transports publics, notamment au niveau des stations et de la technologie.

Suivi systématique des substances potentiellement dangereuses

Un ensemble de procédures a été mis en place en 2010 pour suivre et surveiller l'utilisation des substances potentiellement dangereuses : au moment de leur achat, lors de leur utilisation dans les ateliers, notamment de carrosserie, et jusqu'à leur élimination. Ce système de sécurité, qui intervient sur tout le cycle de la substance, vise à protéger au maximum le personnel des tpg, de même que l'environnement, dans le plus strict respect des règles en vigueur.

Tests de véhicules diesel

Enfin, une série de tests de véhicules à moteur diesel a également été initiée durant l'exercice sous revue. Ce programme va permettre de s'orienter vers des solutions moins polluantes qui pourront être mises en place dès 2011.



Sécurité

Nos choix, nos décisions, nos processus concourent à la sécurité la plus exigeante. Nous voulons garantir à l'ensemble des parties prenantes un transport dans les meilleures conditions de sécurité.

La qualité d'un voyage en transports publics repose pour beaucoup sur un sentiment partagé de sécurité. Sécurité des usagers, bien sûr, qui doivent pouvoir effectuer leur trajet en toute tranquillité, dans un environnement serein et respectueux. Sécurité des conductrices et conducteurs, également, qui doivent remplir leur mission au quotidien sans courir de risques inutiles. La sécurité est à l'évidence l'affaire de tous, aux tpg.

42

SECOURISTES

Manuel du conducteur LES GESTES MÉTIER, S, LES GESTES QUI SAUVENT

Récidive DÉSORMAIS SANCTIONNÉE

La chasse aux risques

En juin 2010, les tpg ont publié un nouveau « Manuel du conducteur ». Ce classeur évolutif rappelle aux conductrices et conducteurs les principaux « gestes métiers » et les « gestes qui sauvent » en cas d'accident. Pour que le voyage se déroule en toute sécurité.

La routine est la pire ennemie des conducteurs. Les « gestes métiers » décrits dans le manuel reprennent dans le détail l'ensemble des actions systématiques obligatoires, que ce soit dans un tram, un trolleybus ou un bus. Ils couvrent le comportement à l'arrivée et au départ de chaque arrêt, à l'abord de tout croisement ferroviaire, de lignes de contact ou de franchissement d'aiguilles. La sélection incorpore également l'essai des freins lors de l'entrée en service. Quant aux « gestes qui sauvent », ils sont bien sûr vitaux en cas d'accident. Ils permettent de gérer la situation sans stress excessif et avec le maximum d'efficacité.

Sécurité accrue des conductrices et conducteurs de bus

Sur la base d'une pétition signée par près de 400 conductrices et conducteurs demandant la fermeture des postes de conduite, la direction des tpg a mis sur pied un groupe de travail chargé d'évaluer plusieurs variantes visant à améliorer la sécurité tout en privilégiant les aspects humains. La solution retenue ? Un nouveau modèle de vitre anti-agressions. Ce dispositif renforce la sécurité en prévenant les agressions par derrière et sur le côté. Et dans un esprit de service, il permet également de maintenir le contact avec les clients qui montent et descendent par la porte avant. Cette nouvelle vitre équippa tous les futurs véhicules et remplacera progressivement les anciennes dans le parc existant.

Dans les ateliers également

L'élément sécurité a également été renforcé dans les ateliers, que ce soit au niveau des équipements individuels, des procédures ou du matériel. Repensée en 2010, cette politique, qui tend vers le moindre risque, s'est concrétisée par un certain nombre d'aménagements sur le lieu de travail.

Mieux vaut prévenir

Les collaboratrices et collaborateurs des tpg en contact avec la clientèle peuvent malheureusement être parfois victimes d'actes de violence dans le cadre de leur travail. Afin de les aider à faire face, dans le respect d'autrui, une formation spécifique a été initiée. Ces cours, qui dès leur lancement ont connu un vif succès, abordent de manière concrète les thèmes de l'autoprotection en milieu professionnel et de la communication non-violente.

Généralisation de la vidéosurveillance

La vidéosurveillance se généralise progressivement sur les véhicules des tpg. En 2010, les 10 derniers autobus Citaro, reçus sans caméra, ont été équipés, de même que 28 trolleybus. D'ici 2012, c'est l'ensemble du parc qui bénéficiera d'un système performant et discret de vidéosurveillance.

La direction s'est également attachée à préparer l'implémentation de la Loi fédérale sur les Organes de Sécurité des entreprises de Transports publics (LOST) afin de pouvoir disposer d'une structure de contrôle efficiente en temps voulu. Cette nouvelle loi va instaurer de nouvelles pratiques et voir l'apparition sur les lignes tpg d'une police des transports. Une organisation de projet a été mise en place, privilégiant notamment les contacts avec des partenaires externes tels que la police, les gardes frontière et le parquet.

Au secours...

Dans tout accident, ce sont les premières minutes qui comptent... et des secouristes bien entraînés. Les 42 membres de l'équipe des secouristes des tpg, qui suivent désormais deux demi-journées de formation continue par an, sont à même d'intervenir partout et en tout temps. C'est aussi cela, l'esprit sécurité des tpg.



Qualité

La qualité est le principal moteur du développement de notre entreprise et constitue dès lors un impératif. Elle nous permet de fidéliser nos clients et d'en gagner de nouveaux face à la concurrence des autres modes de transport. La qualité nous permet ainsi de relever les principaux défis du contrat de prestations qui nous lie à l'Etat de Genève. Le carburant de ce moteur est l'engagement quotidien de l'ensemble du personnel.

2010 a été l'année de tous les défis. Dans de telles circonstances, il n'est pas aisé de continuer à garantir, jour après jour, la qualité que les usagers sont en droit d'attendre de leurs transports publics. L'ensemble du personnel des tpg, tous métiers confondus, s'est mobilisé avec beaucoup d'énergie et de détermination pour faire face. Et œuvrer sans relâche au «top service».

365,6 km
DE RÉSEAU

Best
2010
SATISFACTION
CLIENTS

+d'un
mois
POUR UNE
RÉVISION MI-VIE

Pneus
4 saisons
MIEUX
PROFILÉS

Chantiers : s'adapter sans cesse!

Les travaux ont continué à perturber considérablement les conditions de circulation en ville tout au long de l'année 2010. Rétrécissements de chaussées, interventions sur les lignes aériennes avec leurs lots d'interruptions, basculements d'étapes : les chauffeurs, comme les responsables du réseau et de l'ingénierie, et par ricochet l'ensemble du personnel des tpg, ont été mis à rude épreuve. Une situation exceptionnelle dont les usagers ont également passablement souffert. Malgré cela, chacun s'est efforcé d'accepter avec philosophie une situation temporaire qui constitue à terme notre passeport pour l'avenir.

Renouvellement des pneus

Dès les premiers jours de décembre 2010, les tpg ont dû faire face à des épisodes neigeux exceptionnels. Ces conditions hivernales particulièrement difficiles ont suscité une réflexion quant à l'amélioration des équipements véhicules et des conditions d'intervention des équipes de piquet neige. Proposition a notamment été faite d'équiper tous les véhicules sur tous les essieux de pneus quatre saisons mieux profilés, avec une adhérence optimale, une mesure qui devrait entrer en vigueur en 2011.

Poursuite de la révision mi-vie

La révision mi-vie des trams s'est poursuivie en 2010. Elle s'achèvera au premier trimestre 2011 : 46 véhicules auront alors été entièrement révisés. Ces interventions, qui nécessitent plus d'un mois par véhicule, permettent également d'installer des doubles vitrages et de procéder à un « relookage » complet. Dès 2011, l'ensemble de la flotte de trams tpg sera donc ainsi plus que jamais « au top ». Pour les quinze à vingt prochaines années.

Audit de surveillance

Un audit de surveillance sur les certifications ISO 9001, 14001 et OHSAS 18001 a permis de vérifier, en avril 2010, le maintien du niveau de performance des systèmes de management de l'entreprise par rapport à 2009. Les auditeurs n'ont relevé aucun point faible et souligné l'évolution de l'entreprise dans sa volonté d'un pilotage par une gestion appropriée des risques.

Toujours... the best!

L'étude BEST 2010, qui établit un classement des grandes villes européennes sous l'angle du transport en commun, a de nouveau attribué à Genève une première place en termes de satisfaction des clients. Ce classement est une véritable récompense pour l'ensemble du personnel des tpg qui, malgré les difficultés évoquées plus haut, a su relever le défi du « top service » et de la qualité.



Principes organisationnels

Les principes organisationnels participent à la pérennisation de l'entreprise et à l'efficacité, en intégrant les six premiers engagements de la charte. Ils reposent sur des synergies internes et la transversalité, tout en plaçant nos clients et nos collaborateurs au centre de nos préoccupations. Nous atteindrons nos objectifs par une simplification de la structure hiérarchique et par le travail par processus, une responsabilisation de chacun et une communication transparente.

C'est une tâche permanente au sein des tpg : adapter la structure et les principes organisationnels de l'entreprise à la croissance de l'offre et des effectifs. En 2010, les tpg se sont attachés à poursuivre leur politique de pilotage en mettant l'accent sur une gestion dynamique des risques. Ils ont pris toutes les mesures nécessaires pour répondre aux défis majeurs qui les attendent. Et ceci, dans la stabilité, la cohérence et la sécurité.

55
CONTRÔLEURS

58
LIGNES

300'000
francs
DE TROP-PERÇU
REVERSÉS À DES
ASSOCIATIONS

720
NOUVEAUX
DISTRIBUTEURS DE
BILLETS INSTALLÉS
PROGRESSIVEMENT

3 lignes
POUR LE NOUVEAU
CONCEPT
D'EXPLOITATION TRAM

Un observatoire du risque...

L'entreprise est pilotée dans un esprit de gestion des risques. Il s'agit là d'une stratégie globale, pensée sur le long terme. Un observatoire du risque, en ligne avec le standard ISO 31000, a ainsi été mis en place, avec des points de situation tous les trois mois. Le but final de cet observatoire est de mieux anticiper les risques, de les contrôler et d'apporter, le cas échéant, les réponses concrètes qui s'imposent.

... et un observatoire de sûreté

L'incivilité et l'insécurité n'épargnent pas le réseau des transports publics. Les clients éprouvent parfois ce type de sentiments et il est du devoir des tpg d'y apporter des réponses. C'est pourquoi un observatoire de sûreté a été mis en place, moteur d'un programme innovant en matière de gestion de la sûreté. Son objectif ? Orienter la gestion de la sûreté en y apportant une part active de prévention, en collaboration avec un réseau pluridisciplinaire externe. Ces mesures tendent vers un seul but : accroître le sentiment de sécurité des usagers tout en diminuant les actions d'intervention urgentes.

Redéfinition de l'organisation du contrôle des titres de transport

L'organisation du contrôle, qui comprend 55 contrôleurs travaillant toujours en équipes, a été optimisée, afin d'assurer une meilleure présence sur le terrain et une plus grande efficacité des constats. L'approche clientèle, non répressive, a fait l'objet de formations pointues. En outre, des outils de suivi du taux de fraudes ont été mis en place. Ils permettent d'établir une cartographie détaillée du contrôle, par lignes notamment. Enfin, la notion de récidive a été introduite dès l'automne, laquelle a fait l'objet d'une campagne d'information à bord des véhicules.

Gestion des documents améliorée

Autre grand projet d'entreprise : une nouvelle bibliothèque pour la Gestion électronique des documents (GED). Cette bibliothèque sera le lieu unique de stockage de l'information des tpg. Une nouvelle politique de gestion documentaire voit ainsi le jour, permettant à chaque collaborateur de retrouver rapidement et facilement les documents dont il a besoin. Simplicité de fonctionnement, nouvelle fiche de classement, mise à disposition rapide des documents sont autant d'atouts de ce nouveau système, qui ne nécessite que quelques heures de formation.

Déménagement de la Centrale de régulation du trafic

Décision a été prise en 2010 de rapatrier la Centrale de régulation du trafic, soit plus d'une trentaine de collaboratrices et collaborateurs, de Plan-les-Ouates au Bachet-de-Pesay. L'avantage de la proximité avec le réseau est évident et contribuera à une meilleure communication entre ceux qui en assurent la gestion et ceux qui le font vivre au quotidien.

Objectifs 2011

Certains projets qui démarrent en 2011, comme le nouveau concept d'exploitation des lignes de trams ou la construction du nouveau dépôt « En Chardon », auront un impact considérable sur la charge de travail respective de certains domaines d'activité. Afin de rendre l'organisation plus fluide, les tpg ont pris une première mesure dans ce sens et décidé de rattacher l'ingénierie véhicules, jusqu'ici sous « Développement et Ingénierie », au domaine d'activité « Technique ». Ce type de décision organisationnelle est un gage d'efficacité pour les années à venir.



Chiffres clés

		2010	2009
Kilomètres-convoi totaux parcourus	en milliers	25'005	22'646
Kilomètres-convoi productifs parcourus	en milliers	22'722	20'959
Voyageurs transportés			
	en milliers		
Total du nombre de voyages par année	en milliers	172'057	169'941
Total du nombre de voyages x kilomètres	en milliers	419'928	398'705
Moyenne du nombre de voyages par jour	en milliers	471	466
Voyages par habitant de la zone desservie		385	380
Parc de véhicules			
Trams		82	68
Trolleybus		91	89
Autobus		223	225
Total		396	382
Nombre de places-voyageurs dans les véhicules	(base : places debout 4 personnes/m ²)	67'480	62'298
Nombre de places offertes x km	en milliers	2'637'612	2'463'246
Nombre de km productifs offerts par habitant de la zone desservie		51	47
Effectif du personnel (équivalent plein temps)			
Exploitation		1'165	1'145
Ateliers, dépôts, installations		297	297
Administration		167	157
Total		1'630	1'599
Finances			
Produits			
Revenus de transports			
Billets		44'174	41'142
Abonnements		66'581	64'196
Divers		5'454	4'085
Autres produits voyageurs		11'690	12'008
Total revenus de transports		127'899	121'431
Contributions		200'521	189'667
Produits d'exploitation divers		14'677	15'918
Produits financiers		2'096	2'300
Quote-part dans le résultat des sociétés associées		32	66
Produits totaux		345'225	329'382
Charges			
Frais de personnel		203'320	199'100
Biens et services		103'123	87'936
Correction de valeurs des actifs financiers		1'313	1'053
Dotations aux amortissements et pertes de valeur		32'357	29'967
Charges financières		14'775	12'359
Charges totales		354'888	330'414
Résultat		-9'663	-1'032

Approbation

Les comptes de l'exercice 2010 ont été validés par l'Office fédéral des transports le 28 avril 2011.

Le vérificateur des comptes a déposé son rapport le 21 mars 2011.

Le Conseil d'administration a accepté les comptes consolidés et le rapport concernant l'exercice 2010 lors de sa séance du 21 mars 2011.

Les comptes seront présentés au Conseil d'Etat, conformément à l'article 38 de la Loi sur les tpg.

Genève, le 29 avril 2011.

Au nom du Conseil d'administration

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, rounded loop followed by a few short, horizontal strokes.

Patrice Plojoux
Président



Statistiques





Caractéristiques des lignes au 11 décembre 2010

		Moyennes journalières		
Lignes		Longueurs moyennes (Km)	Temps de parcours moyens (mn :ss)	Vitesse commerciale d'exploitation (Km/h)
1	Rive - Hôpital - Plainpalais - Bel-Air - Cornavin - Jardin Botanique	7.42	37:00	12.02
2	Genève-Plage - Pl. Eaux Vives (Rive) - Bel-Air - Jonction - Bernex	10.37	38:29	16.16
3	Gardiol - Servette - 22-Cantons (Gare Cornavin) - Bel-Air - Crêts-de-Champel	8.08	38:10	12.70
4	Perly-Village - Bel-Air	8.31	26:58	18.49
5	Hôpital - Place-Neuve - Bel-Air - Gare Cornavin - Nations - Palexpo - Aéroport	7.93	31:37	15.05
6	Vernier-Village - Chantepoulet (gare Cornavin) - Rive - Genève-Plage	8.96	37:34	14.31
7	Hôpital - Rive - Bel-Air - Saint-Jean- Lignon	6.90	30:42	13.49
8	OMS - Appia - Nations - Cornavin - Rive - Conches - Veyrier-Douane / Veyrier-Tournettes	11.20	40:10	16.73
9	Petit-Bel-Air - Pl. Eaux-Vives (Rive) - Mont-Blanc - Gare Cornavin - Avanchet	7.52	28:58	15.56
10	Aéroport - Servette - 22-Cantons (Gare Cornavin) - Bel-Air - Jonction - Onex-Cité	10.58	43:54	14.46
11	Jardin Botanique - Nations - Jonction - Carouge - Bout du Monde	8.72	35:19	14.81
12	Palettes - Carouge - Plainpalais - Bel-Air - Rive - Moillesulaz	10.30	39:44	15.56
13	Palettes - Carouge - Plainpalais - Stand (Bel-Air) - Gare Cornavin - Nations	7.90	33:28	14.15
14	Bachet-de-Pesay - Carouge - Augustins - Plainpalais - Stand (Bel-Air) - Gare Cornavin - Meyrin-Gravière	10.83	39:06	16.62
15	Palettes - P+R Etoile - Plainpalais - Gare-Cornavin - Nations	6.77	28:19	14.35
16	Meyrin-Gravière - Gare Cornavin - Bel-Air - Rive - Moillesulaz	12.73	45:12	16.89
17	Lancy-Pont Rouge - P+R Etoile - Plainpalais - Bel-Air - Rive - Gare Eaux-Vives - Moillesulaz	7.85	32:02	14.70
19	Vernier - Charmilles - 22-Canton (Gare Cornavin) - Bel-Air - Jonction - Onex - Bernex	13.88	53:14	15.64
20	Thônex-Vallard-Douane - Rive - Bel-Air - Jonction - Onex - Cressy	12.29	43:50	16.82
21	Louis-Hubert - Lancy-Pont-Rouge - Tours-de-Carouge - Champel - Gare Eaux-Vives	8.56	32:03	16.02
22	Nations - Bouchet - Châteline - Grand-Lancy - Bachet de Pesay - Tours-de-Carouge	10.81	33:50	19.18
23	Aéroport - Lignon - Grand-Lancy - Palettes - Voirets - ZIPL0	12.28	35:03	21.02
27	Thônex-Vallard-Douane - Places Eaux Vives (Rive) - 22-Cantons (Gare Cornavin) - St Jean - Tours Lignon	10.62	42:08	15.12
28	Jardin Botanique - Nations -Aéroport - Vernier-Parfumerie	12.01	32:51	21.94
31	P+R Sous-Moulin - Place Favre - Belle-Idée - Hôpital Trois-Chêne - Puplinge	6.02	19:46	18.27
32	Jonction - Plainpalais - Uni Mail - Jonction	1.57	07:57	11.85
33	Rive - Gradelles - Vandoeuvres - Chevrier	7.14	20:07	21.30
34	Veyrier-Tournettes - C.S. Sous-Moulin - Chêne-Bougeries - Crête - Chevrier	10.98	26:06	25.22
35	Augustins - Beau-Séjour - Hôpital - Augustins	1.88	08:41	12.96
36	Place Neuve - Bel-Air - Rive - Vieille ville - Place Neuve	1.60	07:48	12.28
41	Tours-de-Carouge - Vessy - Petit-Veyrier	8.44	21:36	23.43
42	Stade de Genève - Bachet de Pesay - Plan-les-Ouates - Perly - Lully Sézenove - P+R Bernex	10.97	30:19	21.70
43	Stade de Genève - Grand-Lancy - Onex - Loëx	7.91	22:08	21.45
44	Tours-de-Carouge - Drize - Croix de Rozon-Douane	4.84	09:50	29.53
45	Tours-de-Carouge - Troinex-Ville	3.65	11:14	19.49
46	Bellins - Bachet de Pesay - Saconnex-d'Arve - Bardonnex	6.83	19:14	21.29
49	Rue des Noirettes - Tours-de-Carouge	1.93	07:18	15.83
51	C.O. Renard - Aire - Le Lignon - Châteline - Bouchet - Mervelet	7.82	22:00	21.33
53	Bouchet - Gd-Saconnex - Machéry	4.23	13:06	19.35
54	Satigny-Gare - Bois-de-Bay - Vernier-Village - Gare ZIMEYSA	11.03	22:00	30.08
56	Meyrin-Village - Forumeyrin - CERN	4.20	11:07	22.64
57	Aéroport - Gare ZIMEYSA - Forumeyrin - Gare Vernier-Meyrin	10.63	30:01	21.24
A	Rive - Gradelle - Cologny - Meinier - Corsinge/Gy	12.15	30:03	24.27
B	Vésénaz-Eglise - Pallenterie - Foyer d'Anières - Chevrens	7.72	17:50	25.96
C	Malagnou/P+R Sous-Moulin - Tronchet - Puplinge - Presinge - Jussy-Meurets/Monniaz	13.43	31:47	25.33
D	Bel-Air - Bachet de Pesay - Plan-les-ouates - Perly - St-Julien-Centre/Valleiry-Chef-Lieu (France)	8.17	27:41	17.70
E	Rive - Vésénaz - Collonge-Bellerive - Corsier-Port - Anières - Hermance	13.48	30:31	26.51
F	Gare Cornavin - Nations - Grand-Saconnex - Ferney-Mairie/Gex-ZAC (France)	5.81	18:08	19.21
G	Rive - Vésénaz - Pallanterie - Corsier-Village/Veigy	10.41	23:46	26.29
K	Place Neuve - Jonction - Onex - Bernex - Cartigny - Avully - Chancy-Douane/Pougny Gare	18.62	46:28	24.05
L	Place Neuve - Jonction - Onex - Confignon - Laconnex - Soral - Avusy-Village	18.22	48:51	22.37
S	Croisée Confignon - Bernex - Aire-la-Ville - Satigny-Gare	7.67	15:06	30.46
V	Cornavin - Nations - Chambésy - Colovrex - Genthod - Entrée-Versoix - CS La Bécassière	15.60	41:46	22.41
VB	Colovrex - Genthod - Versoix - CS La Bécassière	8.65	22:32	23.02
W	Satigny-Gare - Bourdigny - Chouilly - Peissy - Satigny-Gare	9.18	18:21	30.00
X	Chancy-Douane - Avully - La Plaine - Russin - Dardagny	5.17	11:41	26.53
Y	Ferney-Mairie - Aéroport - Gare ZIMEYSA - CERN - Saint-Genis - Sergy - Val-Thoiry (France)	10.19	25:40	23.82
Z	Gare Cornavin - Nations - Chambésy - Colovrex - Collex - Bossy - Bois-Chatton (France)	10.42	26:33	23.53

Longueur des lignes

	Longueur exploitée* au 11.12.10 (en mètres)	Longueur exploitée* au 12.12.09 (en mètres)
Tramways	24'683	24'654
Trolleybus	36'024	35'685
Autobus**	304'902	319'661
Total	365'609	380'000

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

** la baisse sur les autobus est due à une amélioration du codage et à la suppression des doublons de tronçons

Parc des véhicules et kilomètres parcourus

		Nombres de véhicules au 31.12.10	Kilomètres parcourus 2010
Véhicules d'exploitation			
Véhicules de traction			
Tramways	Motrices articulées	24	1'016'994
	Motrices à double articulation	58	3'111'781
Total tramways		82	4'128'775
Trolleybus	Trolleybus articulés	91	3'978'654
Total trolleybus		91	3'978'654
Autobus	Minibus	6	331'234
	Autobus	56	1'740'758
	Autobus articulés	161	9'005'659
	Autobus : lignes en sous-traitance		5'311'495
Total autobus		223	16'389'146
Total des véhicules de traction		396	24'496'575
Véhicules remorques			
Remorques tramways		-	508'230
Total remorques		-	508'230
Total des véhicules d'exploitation		396	25'004'805
Véhicules de musée			
Motrices tramways		4	3'068
Remorques tramways		2	1'365

Résultats par ligne

	Lignes	Destination	Voyages	Voyages x km	Kilomètres productifs parcourus par les convois	Charges
	1. Réseau urbain		157'540'000	355'243'000	17'427'000	290'400'815
(1) nouvelle ligne créée en cours d'année (horaire du 12.12.2010)	Lignes principales		152'690'000	342'703'000	15'171'000	267'314'631
(2) tronçon suisse seul	Tramways :		65'631'000	147'189'000	3'643'000	100'751'342
(3) addition des produits de transport, autres produits par rapport au total des charges	12	Palettes - Bachet-de-Pesay - Moillesulaz	12'595'000	28'019'000	710'000	20'270'474
	13	Palettes - Nations via Carouge	9'682'000	16'853'000	520'000	15'459'647
	14	Bachet-de-Pesay - Gare Cornavin - Meyrin-Gravière	11'869'000	29'618'000	713'000	17'959'890
(4) total des charges intégrant en diminution principalement la rétrocession des droits sur carburants et 15.978 KCHF de droit d'utilisation des infrastructures pour les lignes tramway	15	Palettes - P+R Etoile - Plainpalais - Gare-Cornavin - Nations	8'391'000	13'900'000	424'000	12'581'042
	16	Meyrin-Gravière - Gare Cornavin - Bel-Air - Rive - Moillesulaz	15'011'000	42'727'000	786'000	19'774'555
	17	Lancy-Pont-Rouge - Rive - Moillesulaz	7'984'000	15'921'000	484'000	14'478'119
	18 ⁽¹⁾	Coutance - Avanchet	100'000	152'000	6'000	227'615
(5) OIPAF, ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer	Trolleybus :		38'053'000	82'279'000	4'027'000	67'788'926
	2	Genève-Plage - Bernex-Saule	5'079'000	11'567'000	695'000	10'759'749
	3	Gardiol - Crêts-de-Champel	8'936'000	16'978'000	746'000	13'616'038
	6	Vernier-Village - Genève-Plage	5'040'000	10'335'000	550'000	9'324'783
(6) Produits du transport intégrant l'indemnité tarifaire	7	Hôpital - Rive - Bel-Air - Saint-Jean- Lignon	3'784'000	7'711'000	458'000	8'194'294
	10	Aéroport - Onex-Cité	9'645'000	21'962'000	849'000	14'382'994
	19	Vernier-Village - Bernex-Saule	5'570'000	13'726'000	729'000	11'511'068
	Autobus :		49'006'000	113'236'000	7'499'000	98'774'364
	1	Rive - Jardin Botanique	6'974'000	10'134'000	596'000	10'332'110
	4	Perly-Village - Bel-Air	760'000	2'288'000	331'000	4'089'279
	5	Hôpital - Palexpo - Aéroport	5'587'000	12'819'000	564'000	8'547'739
	8	OMS - Appia - Veyrier-Douane / Veyrier-Tournettes	7'023'000	17'133'000	906'000	12'740'251
	9	Petit-Bel-Air - Gare Cornavin - Avanchet	5'527'000	12'704'000	624'000	9'568'860
	11	Jardin Botanique - Bout du Monde	3'924'000	7'998'000	531'000	8'079'522
	20	Thônex-Vallard-Douane - Cressy	5'188'000	13'249'000	762'000	10'158'531
	21	Louis-Hubert - Gare Eaux-Vives	1'996'000	4'839'000	398'000	5'699'600
	22	Nations - Tours-de-Carouge	2'744'000	8'844'000	473'000	6'033'922
	23	Aéroport - Voirets/ZIPL0	2'015'000	6'572'000	541'000	6'405'004
	27	Thônex-Vallard-Douane - Tours Lignon	4'780'000	10'661'000	666'000	9'666'464
	28	Jardin Botanique - Nations - Aéroport - Vernier-Parfumerie	890'000	2'482'000	434'000	3'420'235
	29	Gare Cornavin - Gare ZIMEYSA				
	48	Carouge - Bachet-de-Pesay - Voirets/ZIPL0				
	55	Avanchet - Meyrin-Village				
	56	Avanchet - CERN	952'000	1'762'000	270'000	1'961'492
	57	Aéroport-Gare-Vernier-Meyrin	645'000	1'749'000	403'000	2'071'355
	Lignes secondaires		4'850'000	12'539'000	2'256'000	23'086'184
	Autobus :		4'850'000	12'539'000	2'256'000	23'086'184
	31	P+R Sous-Moulin - Hôpital-Trois-Chêne - Puplinge-Marquis	441'000	961'000	121'000	1'796'349
	32	Plainpalais - Jonction	153'000	103'000	35'000	498'316
	33	Rive - Chevrier	388'000	1'409'000	166'000	2'065'170
	34	Veyrier-Tournettes - Chevrier	238'000	756'000	203'000	2'164'572
	35	Augustins - Augustins via Beau-Séjour	107'000	128'000	51'000	414'411
	36	Place Neuve - Place Neuve via Vieille-Ville	81'000	43'000	46'000	457'407
	41	Tours-de-Carouge - Petit-Veyrier	475'000	1'580'000	237'000	1'859'169
	42	Stade de Genève - Lully - P+R Bernex	916'000	2'698'000	500'000	5'762'675
	43	Stade de Genève - Onex - Loëx-Hôpital	436'000	1'271'000	193'000	1'317'913
	44	Tours de Carouge - Croix-de-Rozon-Douane	433'000	1'244'000	114'000	1'155'848
	45	Tours-de-Carouge - Troinex-Ville	294'000	496'000	89'000	908'325
	46	Bellins - Bardonnex	158'000	431'000	115'000	1'415'527
	51	C.O. Renard - Mervelet	456'000	905'000	171'000	1'643'160
	53	Bouchet - Machéry	226'000	386'000	72'000	836'426
	54	Satigny-Gare - Bois-de-Bay - Gare ZIMEYSA	48'000	129'000	144'000	790'917

Contributions de l'Etat de Genève

Produit du transport	Autres produits	Contributions fédérales selon OIPAF ⁽⁵⁾	Contributions des Communes et tiers	Contributions de l'Etat de Genève		2010 Total contributions (avec indemnité tarifaire)	2009 Total contributions (avec indemnité tarifaire)	2010 Répartition du résultat	2010 Taux de couverture des charges% ⁽⁶⁾	2009 Taux de couverture des charges% ⁽⁶⁾
				attribuées selon conventions	autres contributions					
122'019'055	8'547'080	1'184'664	1'991'408	2'900'383	147'628'648	160'480'393	152'015'056	6'129'577	45.0%	46.5%
118'056'585	7'855'870	771'987		1'890'037	133'188'689	144'707'741	139'766'585	5'551'463	47.1%	48.3%
50'780'343	3'045'006	209'666		513'320	44'354'268	49'006'633	41'869'267	1'848'739	53.4%	55.1%
9'725'315	650'939				9'498'318	10'292'281	9'866'538	395'901	51.2%	52.3%
6'851'027	499'804	209'666		513'320	7'090'299	8'161'893	7'639'756	295'532	47.5%	49.2%
9'563'558	469'887				7'609'282	8'388'075	5'553'861	317'164	55.9%	59.7%
5'842'216	405'446				6'079'960	6'556'925	5'986'709	253'420	49.7%	53.1%
12'811'173	516'097				6'189'308	7'234'256	5'021'718	257'978	67.4%	71.4%
5'908'904	490'270				7'755'679	8'236'511	7'800'686	323'266	44.2%	45.5%
78'151	12'563					131'423		5'478	39.9%	
28'994'756	1'894'403				35'423'282	37'790'764	36'547'517	1'476'485	45.6%	47.3%
3'948'829	304'190				6'246'373	6'569'042	6'329'687	260'356	39.5%	42.0%
6'493'230	378'455				6'474'489	7'004'232	6'486'158	269'864	50.5%	52.3%
3'767'763	260'549				5'084'541	5'392'617	5'270'410	211'930	43.2%	45.4%
2'821'814	229'030				4'937'643	5'167'760	5'181'486	205'807	37.2%	36.7%
7'501'623	394'280				6'227'520	6'840'790	6'573'188	259'570	54.9%	57.0%
4'461'497	327'899				6'452'715	6'816'324	6'706'588	268'957	41.6%	43.4%
38'281'486	2'916'461	562'321		1'376'717	53'411'139	57'910'343	61'349'800	2'226'240	41.7%	43.1%
4'667'450	307'442				5'142'857	5'523'719	4'577'230	214'360	48.1%	60.9%
666'289	169'004				3'123'784	3'177'922	204'576	130'203	20.4%	16.6%
4'348'899	239'862				3'800'565	4'155'888	5'118'779	158'412	53.7%	45.5%
5'604'378	361'767	562'321		1'376'717	4'641'600	6'475'716	5'974'773	193'467	46.8%	48.1%
4'302'766	265'239				4'800'754	5'152'047	4'411'948	200'101	47.7%	48.8%
2'924'512	239'535				4'718'791	4'957'402	4'152'764	196'685	39.2%	41.3%
4'216'311	288'956				5'427'058	5'770'571	5'715'820	226'206	44.3%	43.9%
1'590'207	230'076				3'724'093	3'853'708	3'881'103	155'225	31.9%	30.9%
2'470'281	174'815				3'253'228	3'454'189	3'224'933	135'598	43.8%	44.2%
1'824'472	188'884				4'215'923	4'364'387	4'052'087	175'725	31.4%	30.9%
3'686'385	272'268				5'479'422	5'780'245	5'666'190	228'389	41.0%	42.6%
752'232	79'249				2'485'168	2'546'485	2'587'925	103'585	24.3%	29.5%
							3'028'368			49.0%
							2'261'865			19.3%
							3'106'691			34.1%
688'416	48'232					1'175'833	1'232'117	49'010	37.6%	35.4%
538'887	51'131					1'422'064	1'465'948	59'273	28.5%	13.1%
3'962'470	691'210	412'677	1'991'408	1'010'346	14'439'959	15'772'653	12'248'471	578'114	20.2%	21.8%
3'962'470	691'210	412'677	1'991'408	1'010'346	14'439'959	15'772'653	12'248'471	578'114	20.2%	21.8%
336'610	51'227		248'097		1'113'983	1'141'381	1'111'341	46'432	21.6%	22.1%
85'921	11'136		213'439		180'305	187'398	251'124	7'515	19.5%	24.8%
370'934	62'900	286'754		702'052	616'820	1'349'129	1'017'650	25'710	21.0%	23.1%
211'832	68'740		371'261		1'452'210	1'469'420	1'263'934	60'530	13.0%	13.3%
68'259	9'766		217'360		114'264	119'805	124'253	4'763	18.8%	15.7%
44'423	10'828		193'539		200'269	203'882	227'690	8'347	12.1%	16.8%
433'766	43'568		182'463		1'151'381	1'186'628	1'230'318	47'991	25.7%	25.1%
790'216	206'034		110'863		4'469'278	4'533'503	1'984'065	186'285	17.3%	23.1%
376'500	32'470	47'171		115'487	716'423	862'612	908'968	29'861	31.0%	27.1%
371'545	27'697				726'332	756'483	776'171	30'274	34.5%	32.8%
205'745	21'737	78'752		192'807	392'907	602'406	619'788	16'377	25.0%	25.2%
132'294	59'734				1'174'543	1'185'331	1'154'350	48'956	13.6%	13.7%
335'631	47'941		246'628		995'238	1'022'521	637'613	17'722	23.3%	25.5%
158'708	19'783		207'758		432'163	445'050	479'979	18'013	21.3%	18.8%
40'085	17'650				703'844	707'104	238'332	29'337	7.3%	8.6%

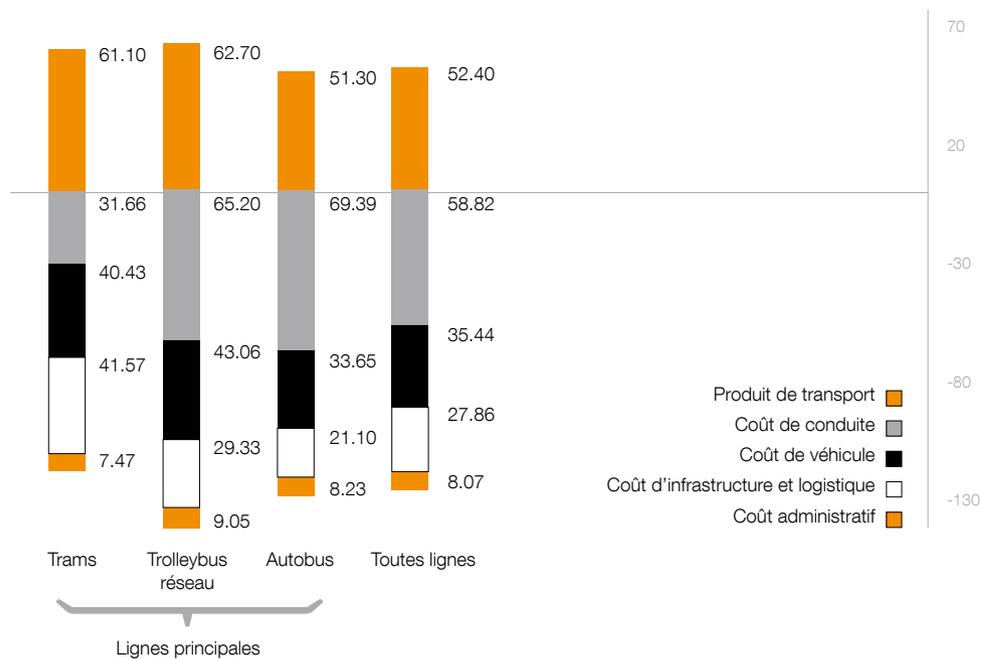
Résultats par ligne suite pages précédentes

	Lignes	Destination	Voyages	Voyages x km	Kilomètres productifs parcourus par les convois	Charges
		2. Réseau régional	10'612'000	53'772'000	3'884'000	39'830'310
(1) nouvelle ligne créée en cours d'année (horaire du 12.12.2010)		Autobus tpg :	7'451'000	41'032'000	3'130'000	33'000'292
(2) tronçon suisse seul	A	Rive - Corsinge / Gy	571'000	3'233'000	260'000	2'875'901
(3) addition des produits de transport, autres produits par rapport au total des charges	B	Vésenaz-Eglise - Pallenterie - Foyer d'Anières - Chevrens	76'000	312'000	48'000	460'040
	C	Malagnou / P+R Sous-Moulin - Jussy-Meurets / Monniaz	640'000	2'550'000	294'000	3'372'404
(4) total des charges intégrant en diminution principalement la rétrocession des droits sur carburants et 15.978 KCHF de droit d'utilisation des infrastructures pour les lignes tramway	E	Rive - Hermance	1'753'000	11'572'000	467'000	5'412'672
	G	Rive - Corsier-Village (France) / Veigy (France)	918'000	5'364'000	242'000	2'662'898
(5) OIPAF, ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières selon la loi sur les chemins de fer	K	Place Neuve - Jonction - Onex - Bernex- Pougny Gare	883'000	5'614'000	474'000	5'111'307
	L	Place Neuve - Jonction - Soral - Avusy-Village	882'000	4'645'000	469'000	5'176'705
(6) Produits du transport intégrant l'indemnité tarifaire	S	Croisée Confignon - Satigny-Gare	142'000	561'000	152'000	1'182'268
	V	Gare Cornavin - Colovrex - Entrée-Versoix - CS La Bécassière	920'000	3'823'000	380'000	3'245'262
	W	Satigny-Gare - Satigny-Gare via Choully	22'000	88'000	24'000	256'285
	X	Chancy - La Plaine - Dardagny	84'000	255'000	65'000	651'363
	Z ⁽²⁾	Gare Cornavin - Bossy	437'000	2'132'000	206'000	1'651'140
	Noct.	Réseau nocturne régional	123'000	883'000	49'000	942'046
		Autobus GLCT parcours CH	3'161'000	12'740'000	754'000	6'830'019
	D ⁽²⁾	Bel-Air - P+R Perly	1'506'000	5'897'000	337'000	3'364'587
	F ⁽²⁾	Gare Cornavin - Gd Saconnex-Douane	1'284'000	4'731'000	239'000	2'350'713
	Y ⁽²⁾	Avanchet - CERN	371'000	2'112'000	178'000	1'114'719
		Autobus GLCT parcours FR	2'083'000	6'344'000	770'000	5'246'529
	D	St-Julien-Gare - Vitam'Parc	535'000	510'000	79'000	839'020
	D nav.	St-Julien - Valleiry Chef-Lieu	45'000	400'000	95'000	354'199
	F	Ferney-Mairie - Gex ZAC	1'135'000	3'731'000	373'000	2'589'696
	Y	Ferney-Mairie - Val-Toiry	368'000	1'703'000	223'000	1'463'614
	SP	3. Services spéciaux (Courses scolaires, événements Palexpo, manifestations et autres)	1'282'000	3'316'000	541'000	6'246'912
	RU	4. Réseau nocturne urbain (Réseau nocturne tramways, trolleybus et autobus)	541'000	1'257'000	100'000	1'717'439
		Total	172'057'000	419'928'000	22'722'000	343'442'006⁽⁴⁾

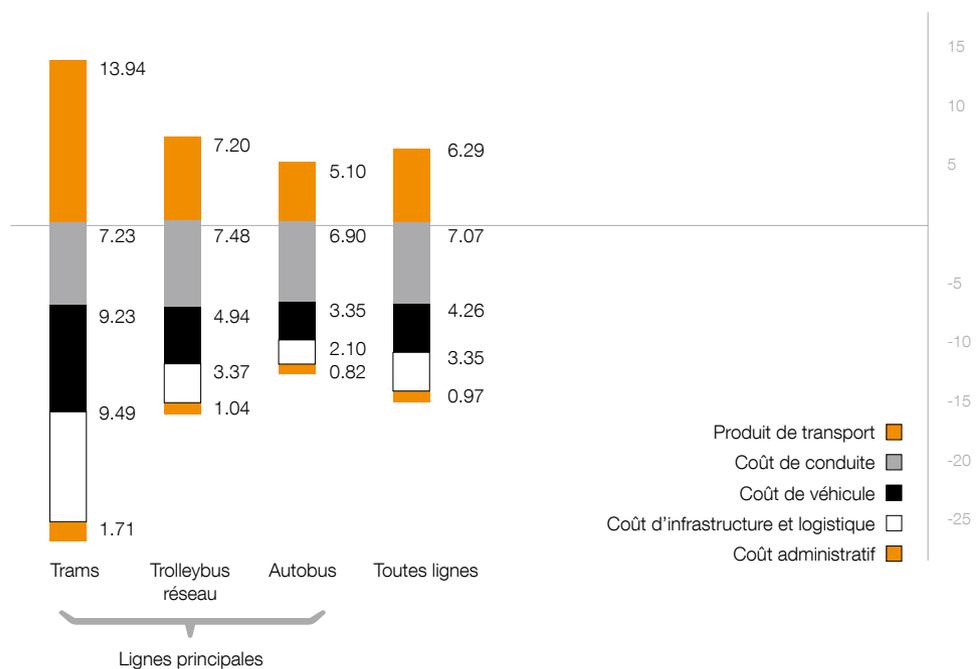
Produit du transport	Autres produits	Contributions fédérales selon OIPAF ⁽⁶⁾	Contributions des Communes et tiers	Contributions de l'Etat de Genève		Total contributions (avec indemnité tarifaire)	2010 Total contributions (avec indemnité tarifaire)	2009 Total contributions (avec indemnité tarifaire)	Répartition du résultat	2010 Taux de couverture des charges% ⁽⁸⁾	2009 Taux de couverture des charges% ⁽⁸⁾
				attribuées selon conventions	autres contributions						
12'133'596	1'195'295	4'244'955	2'584'249	10'742'785	7'105'442	18'837'521	18'051'627	1'823'988	33.5%	36.9%	
8'945'137	995'007	4'244'955	714'186	10'742'785	7'105'442	18'577'385	17'615'382	252'779	30.1%	32.0%	
696'947	89'312	461'435		1'129'720	478'541	1'665'027	1'317'088	19'946	27.3%	30.2%	
78'017	10'804				356'365	362'767	262'464	14'854	19.3%	25.6%	
639'099	99'706	682'692		1'671'417	268'307	1'991'733	1'981'160	11'183	21.9%	23.0%	
2'359'476	175'757	796'307		1'949'580	126'288	2'268'506	2'271'255	5'264	46.8%	46.7%	
1'143'732	77'352		89'010		1'298'674	1'391'876	1'492'254	54'130	45.9%	45.3%	
1'157'340	179'554	800'954	7'483	1'960'957	964'804	3'019'940	2'579'469	40'214	26.2%	28.0%	
1'029'682	181'584	886'283		2'519'828	536'948	3'140'604	3'116'863	22'381	23.4%	25.6%	
141'393	28'839	175'019		428'494	392'176	832'163	720'866	16'346	14.4%	14.3%	
941'473	77'430		196'604		1'948'538	2'025'380	2'069'388	81'217	31.4%	34.6%	
21'549	6'066	78'895		193'158		194'888	180'382	-43'384	10.8%	14.2%	
72'710	15'569	79'092	50'093	193'639	230'646	430'148	319'550	9'614	13.6%	13.2%	
488'745	30'932	204'383		500'387	409'620	949'858	935'005	17'073	31.5%	35.6%	
174'973	22'102	79'895	370'995	195'605	94'536	304'496	369'638	3'940	20.9%	17.8%	
3'188'459	200'288		1'870'063			260'137	436'244	1'571'209	49.6%	65.3%	
1'495'674	106'706		901'393			121'989	115'375	860'815	47.6%	55.5%	
1'236'804	63'923		255'508			100'928	124'911	794'478	55.3%	89.7%	
455'981	29'659		713'162			37'219	195'958	-84'084	43.6%	41.6%	
1'193'480	181'108		1'710'333					2'161'608	26.2%		
396'977	28'520		236'224					177'299	50.7%		
	12'249		153'433					188'517	3.5%		
665'679	89'667		246'154					1'588'196	29.2%		
130'824	50'671		1'074'522					207'597	12.4%		
2'395'646	175'562		595'040		3'558'213	3'593'185	3'473'157	-477'549	41.2%	36.6%	
424'630	45'746		624'265		597'877	632'659	481'017	24'920	27.4%	28.1%	
138'166'408 ⁽⁶⁾	10'144'791	5'429'619	7'505'295	13'643'168	158'890'180	183'543'759	174'020'857	9'662'544	43.2%	45.1%	

Structure de coût des lignes principales en 2010

Structure de coût des lignes principales en 2010 en CHF / 1'000 places kilomètres offertes

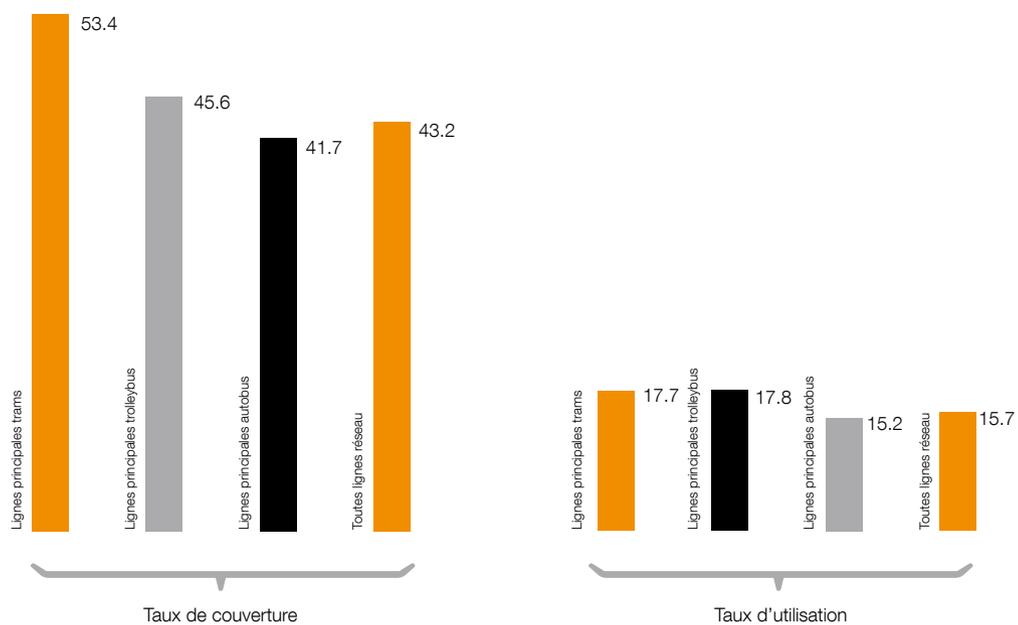


Structure de coût des lignes principales en 2010 en CHF / km productifs parcourus

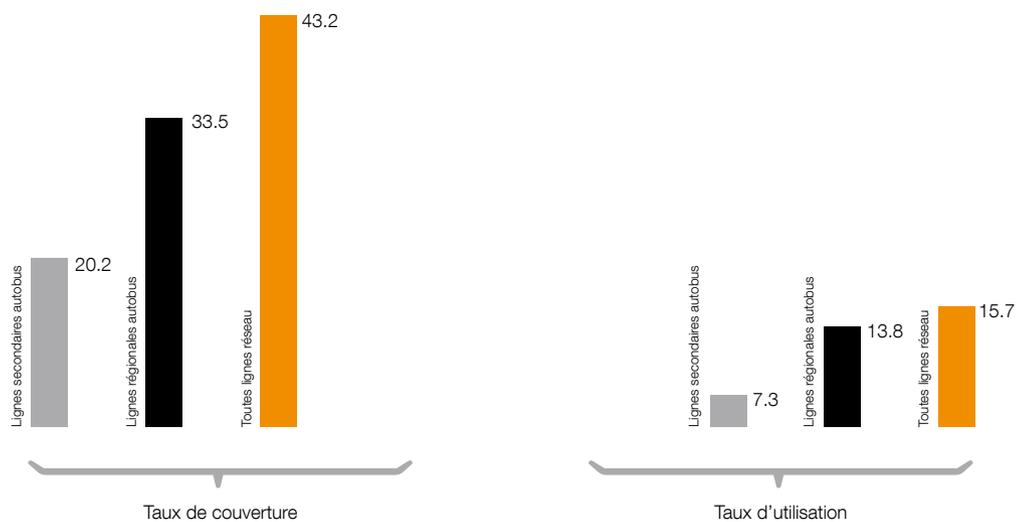


Taux de couverture et d'utilisation en 2010

Taux de couverture et d'utilisation des lignes principales en 2010 en %



Taux de couverture et d'utilisation des lignes secondaires et régionales 2010 en %



Produits du transport

Produits du transport TTC

	2010 en CHF	2009 en CHF	Ecart en CHF	Ecart en %
Billets	47'531'289	44'268'704	3'262'585	7
Abonnements annuels	37'202'195	35'305'292	1'896'903	5
Abonnements mensuels	34'263'636	33'617'654	645'982	2
Autres produits communautaires	3'395'523	5'159'603	-1'764'080	-34
Autres produits non communautaires	9'358'566	7'871'916	1'486'650	19
Total	131'751'208	126'223'169	5'528'039	4



Statistiques sur cinq ans

Statistiques

(1) Comptage électronique et exhaustif dès 2007

Renseignements divers et ratios

Code	Mode de calcul		2009	2010
1		Indice genevois des prix à la consommation (déc. 1982 =100)	170.2	171.1
2		Population de la zone desservie par les tpg	446'878	446'735
3		Superficie de la zone desservie par les tpg	173.21	174.36
Km-convois parcourus en milliers				
4		Trams	3'239	3'643
5		Trolleybus	4'025	4'027
6		Autobus	13'695	15'052
7		Total	20'959	22'722
<hr/>				
8	7/18	Km-convois parcourus par convoi	54'866	57'379
Voyageurs transportés				
9		Nombre de voyages total en milliers ⁽¹⁾	169'941	172'057
10		Nombre de voyages par jour ⁽¹⁾	465'592	471'389
11	9/7	Voyages par km-convoi ⁽¹⁾	8.108	7.572
12	9/2	Voyages par habitant de la zone desservie	380	385
13	2/3	Densité de population desservie	2'580	2'562
14		Longueur du réseau exploité en km	380.0	365.6
Parc de véhicules				
15		Traction trams	68	82
16		Traction trolleybus	89	91
17		Traction autobus	225	223
18		Total véhicules traction	382	396
19		Remorques trams	-	-
20		Total véhicules	382	396
Nombre de places-voyageurs dans les véhicules				
21		Trams + remorques	18'050	23'418
22		Trolleybus	13'008	13'288
23		Autobus	31'240	30'774
24		Total	62'298	67'480
<hr/>				
25	7/2	Nombre de km offerts par habitant de la zone desservie	46'901	50'862
26		Effectif total des employés	1'599	1'630

Glossaire

Capacité moyenne des véhicules

Capacité moyenne en tenant compte des places assises et de 6-8 personnes debout par m².

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 3 modes de traction : tramways, trolleybus et autobus.

Places x kilomètres

Correspond à l'offre : les kilomètres x convois multipliés par la capacité moyenne des véhicules avec une base de 4 personnes debout par m².

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.

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 m. d'un arrêt du réseau urbain ou 500 m. d'un arrêt du réseau régional.



Etats financiers consolidés

Pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2010 aux normes IPSAS





Bilan consolidé

Actif

En CHF	Notes	31.12. 2010	31.12. 2009
Liquidités	6	6'387'207	18'547'998
Placement à court terme		300'000	0
Débiteurs d'exploitation	7	23'199'328	18'150'601
Stocks	8	15'389'428	13'964'169
Autres actifs circulants	9	7'670'983	10'105'394
Total des actifs circulants		52'946'946	60'768'163
<hr/>			
Terrains, bâtiments, installations fixes	10	72'553'791	76'960'998
Véhicules et leurs équipements	10	347'585'603	302'773'525
Autres immobilisations corporelles, net	10	17'727'291	17'523'673
Immobilisations incorporelles, net	11	4'894'958	3'712'146
Travaux d'investissements en cours	10, 11	12'106'508	12'711'218
Avances sur achats d'immobilisations	10	46'142'682	33'240'586
Participations mises en équivalence	12	200'945	204'490
Actifs financiers à long terme	13	783'683	852'379
Total des actifs immobilisés		501'995'462	447'979'014
TOTAL DE L'ACTIF		554'942'408	508'747'176

Passif

En CHF	Notes	31.12. 2010	31.12. 2009
Créanciers d'exploitation	14	27'687'446	30'000'028
Part à court terme des provisions	16	4'646'976	3'198'800
Part à court terme des dettes à long terme	17	12'309'446	11'828'017
Autres engagements à court terme	15	41'983'827	39'471'836
Total des exigibles à court terme		86'627'696	84'498'681
Emprunts et dettes à long terme	17	363'869'468	310'977'633
Provisions à long terme	16	590'825	1'415'813
Engagements en faveur du personnel	18	27'288'297	25'625'709
Total des engagements à long terme		391'748'590	338'019'155
SOUS-TOTAL DU PASSIF		478'376'285	422'517'836
CAPITAL DE DOTATION	19	44'000'000	44'000'000
Fonds de réserves	20	42'228'666	43'261'862
Résultat net de l'exercice		-9'662'544	-1'032'522
CAPITAUX PROPRES		32'566'122	42'229'340
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		554'942'408	508'747'176

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Compte de résultat consolidé

En CHF	notes	2010	2009
Revenus des transports	21	127'899'446	121'430'586
Contribution de l'Etat de Genève	22	183'543'759	174'302'227
Contribution de la Confédération	23	9'472'320	8'626'309
Contribution des communes et des tiers		7'505'296	6'738'689
Produits d'exploitation divers	24	14'677'160	15'918'140
Total des produits d'exploitation		343'097'982	327'015'951
Frais de personnel	25	203'320'281	199'099'838
Frais de véhicules	26	30'251'104	29'081'780
Frais de bâtiments et installations fixes	27	22'195'460	17'721'624
Sous-traitance de transport	28	32'183'023	22'940'996
Charges d'exploitation diverses		18'493'822	18'191'535
Dotations aux amortissements	29	32'356'885	29'966'926
Pertes sur constats et débiteurs	30	1'313'173	1'052'625
Total des charges d'exploitation		340'113'749	318'055'325
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION		2'984'232	8'960'626
Produits financiers	31	2'095'986	2'300'379
Charges financières	31	14'774'692	12'359'134
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	12	31'930	65'607
RESULTAT NET DE L'EXERCICE		-9'662'544	-1'032'522

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableau des flux de liquidités consolidés

Activités opérationnelles

En CHF	2010	2009
Résultat net de l'exercice	-9'662'544	-1'032'522
Amortissements et pertes de valeur	32'402'059	30'508'949
Provisions sur débiteurs incluses dans corrections de valeurs des actifs	304'899	834'053
Attribution / Dissolution de provisions	1'662'588	1'411'673
Quote-part au résultat des participations mises en équivalence	2'871	-21'268
Attribution du résultat	-	-897'871
Résultat de change non réalisé	235'396	89'093
Résultat de l'exercice après ajustement des transactions non-monétaires	24'945'269	30'892'106
(Gain) / perte sur vente d'immobilisations	-	-2'000'000
Produits d'intérêts	-595'562	-447'240
Charges d'intérêts	12'639'896	9'605'872
Montants reclassés dans les activités d'investissement ou de financement	12'044'334	7'158'632
Variation des placements à court terme	-300'000	0
Variation des débiteurs d'exploitation brut	-5'509'653	-6'665'196
Variation des stocks brut	-1'800'979	1'177'035
Variation des autres actifs circulants	2'437'833	-255'669
Variation des créanciers d'exploitation	-2'465'217	13'908'724
Variation des autres engagements à court terme	2'544'338	-143'484
Utilisations des provisions	623'188	1'912'187
Variations du fonds de roulement	-4'470'491	9'933'598
FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES	32'519'113	47'984'336
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	-69'536'727	-58'057'366
Avances sur acquisitions de véhicules	-12'904'514	-5'730'077
Produits de cessions d'immobilisations corporelles	-	2'000'000
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	-3'676'205	-947'948
Remboursement des créances à long terme	68'696	45'795
Produits d'intérêts encaissés	26'650	61'629
FLUX DE LIQUIDITES AFFECTES AUX ACTIVITES D'INVESTISSEMENTS	-86'022'100	-62'627'967
Activités de financement		
Augmentation des emprunts	60'822'688	42'262'274
Remboursement des emprunts	-10'183'085	-9'347'198
Augmentation des engagements de leasing	3'745'590	2'362'049
Remboursement des engagements de leasing	-385'611	-
Intérêts payés	-11'432'301	-8'444'983
Intérêts payés sur le capital de dotation	-1'265'000	-1'320'000
FLUX DE LIQUIDITES PROVENANT DES ACTIVITES DE FINANCEMENT	41'302'280	25'512'142
Effet des conversions de change sur la liquidité	39'915	-12'130
AUGMENTATION / (DIMINUTION) NETTE DE LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES	-12'160'791	10'856'382
Liquidités et équivalents de liquidité à l'ouverture de l'exercice	18'547'998	7'691'616
LIQUIDITES ET EQUIVALENTS DE LIQUIDITES A LA FIN DE L'EXERCICE	6'387'207	18'547'998

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Variation des fonds propres consolidés

En CHF	Fonds de réserve (antérieur à 1996)	Fonds de réserve autres	Résultats cumulés réseau urbain depuis 1996	Résultats cumulés régionaux depuis 1996		Ecart de conversion	Total
				Affectation cantonale	Affectation fédérale		
Capitaux propres au 1^{er} janvier 2009	2'972'887	29'055'656	11'527'416	1'927'226	-2'201'384	-20'104	43'261'698
Différences de conversion						164	164
Fonds de réserve au 31 décembre 2009	2'972'887	29'055'656	11'527'416	1'927'226	-2'201'384	-19'940	43'261'862
Résultat net de l'exercice	-	100'818	-556'661	-409'443	-167'236	-	-1'032'522
Capitaux propres au 31 décembre 2009	2'972'887	29'156'474	10'970'755	1'517'783	-2'368'620	-19'940	42'229'340
Capitaux propres au 1^{er} janvier 2010	2'972'887	29'156'474	10'970'755	1'517'783	-2'368'620	-19'940	42'229'340
Différences de conversion						-674	-674
Fonds de réserve au 31 décembre 2010	2'972'887	29'156'474	10'970'755	1'517'783	-2'368'620	-20'614	42'228'666
Résultat net de l'exercice	-	147'273	-9'138'823	-476'406	-194'588	-	-9'662'544
Capitaux propres au 31 décembre 2010	2'972'887	29'303'747	1'831'932	1'041'377	-2'563'208	-20'614	32'566'122

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



Annexes aux états financiers consolidés

Pour l'exercice clôturant le 31 décembre 2010



1 Informations générales

1.1 Présentation

Les Transports publics genevois (ci-après : tpg) ont été créés sous la forme d'un établissement de droit public genevois par la Loi H 1 55 sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (LTPG), en exécution des dispositions de l'article 160C de la Constitution genevoise. Les tpg ont leur siège social à Genève (Suisse), Route de la Chapelle 1 – CP 950 – CH-1212 Grand-Lancy 1. Ils sont dotés de la personnalité juridique et sont autonomes dans les limites fixées par la LTPG.

Les tpg ont pour but, dans le cadre d'un Contrat de prestations conclu avec l'Etat, de mettre à la disposition de la population du canton de Genève un réseau de communications, exploité régulièrement, pour le transport des voyageurs et de pratiquer une politique tarifaire incitative.

Les tpg sont personnellement propriétaires de l'actif du patrimoine qui leur est affecté et répondent seuls de leurs dettes et engagements. En cas de vente par les tpg d'un immeuble leur appartenant, et dont cesse ainsi l'affectation à la réalisation de leur but, l'Etat de Genève dispose d'un droit de préemption sur cet immeuble.

Ils sont placés sous la surveillance du Conseil d'Etat et de l'autorité fédérale compétente.

La dissolution, le mode de liquidation des tpg et la désignation des liquidateurs ne peuvent être décidés que par le Grand Conseil. Le produit net de la liquidation revient à l'Etat de Genève.

1.2 Organisation des tpg

L'administration des tpg est confiée à un Conseil d'administration, dont le président est désigné par le Conseil d'Etat. Sous réserve des compétences du Grand Conseil, du Conseil d'Etat et de l'autorité compétente de la Confédération suisse en matière d'exploitation de lignes de transports de voyageurs, le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour la gestion des tpg.

Un bureau du conseil composé de cinq membres, présidé par le président du Conseil d'administration, exécute les décisions du Conseil d'administration et veille à la bonne marche des tpg, dont il suit la gestion courante. Le bureau du conseil exerce notamment les pouvoirs qui lui sont délégués par le Conseil d'administration.

Un organe de révision procède chaque année à l'audit des comptes annuels consolidés des tpg.

1.3 Dispositions en matière de présentation des comptes

En application des dispositions de l'article 28.1 LTPG, les tpg tiennent une comptabilité, établissent un bilan, un compte de profits et pertes et un compte d'exploitation annuels, conformes à la loi fédérale sur les chemins de fer, à la loi fédérale sur les entreprises de trolleybus, à leurs règlements d'exécution, à l'ordonnance sur la comptabilité des chemins de fer et au plan comptable qui y est inséré.

Selon les dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève et de son article 1.2, les tpg sont soumis aux normes comptables internationales pour le secteur public (ci-après les normes IPSAS) et à leurs directives d'application genevoises.

Les tpg ont décidé d'appliquer les normes IPSAS dès l'exercice 2007, en phase avec le Contrat de prestations conclu avec l'Etat pour la période 2007-2010.

1.4 Utilisation du domaine public

L'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois a fait l'objet d'un cahier des charges, arrêté par le Conseil d'Etat en date du 14 décembre 1987. Ce cahier des charges fixe la répartition des tâches et règle les rapports entre les tpg, l'Etat de Genève (ci-après : Etat), la Ville de Genève (ci-après : Ville) et les autres communes dont le territoire est emprunté par les véhicules des tpg, dans le cadre des concessions fédérales accordées à ceux-ci.

1.5 Contrat de prestations

Conformément à l'article 1 LTPG, l'Etat a conclu un Contrat de prestations avec les tpg.

Ce Contrat de prestations est un contrat de droit public qui, dans les limites de la loi, détermine en particulier les prestations fournies par les tpg, les conditions d'exploitation du réseau et les contributions financières de l'Etat pour une période pluriannuelle. Le Contrat de prestations est soumis à l'approbation du Grand Conseil.

1.5.1 Objet du contrat

Ce contrat a pour objet d'assurer une autonomie aux tpg leur permettant d'atteindre leur but consistant à mettre à la disposition du public un réseau performant de transports publics dans l'agglomération genevoise, le reste du Canton de Genève et la France voisine, dans le respect et la sauvegarde de l'environnement.

1.5.2 Obligations des tpg

Les tpg s'engagent à fournir un certain nombre de prestations, mesurées sur la base d'indicateurs quantitatifs, environnementaux et financiers. Les tpg s'engagent notamment à maintenir globalement pendant toute la durée du contrat les prestations définies dans l'offre quantitative de référence, situation au 1^{er} janvier 2007 et ses adaptations éventuelles qui sont décrites dans les documents suivants :

- La structure et le plan du réseau ;
- Les intervalles de passage de référence des véhicules.

Ces documents découlent du Plan Directeur des Transports Collectifs.

Les tpg fournissent chaque année un rapport sur la réalisation de l'offre.

Le volume des activités données en sous-traitance ne peut excéder les taux fixés par la LTPG par rapport au montant des charges totales des tpg (article 1).

Les tpg appliquent les tarifs fixés dans le Contrat de prestations conclu entre l'Etat et la communauté tarifaire intégrale de Genève (UNIRESO).

Les terrains, bâtiments et équipements nécessaires à l'exploitation étaient mis à la disposition des tpg par l'Etat jusqu'au 20 décembre 2007, date à laquelle les bâtiments et les équipements ont été transférés aux tpg selon la loi 9845; les terrains sont restés propriété de l'Etat. En principe, les tpg assument seuls l'acquisition et les charges des nouveaux immeubles et équipements sauf si ceux-ci devaient être acquis dans le cadre d'une augmentation de l'offre des tpg sollicitée par l'Etat. Dans ce cas, les modalités sont discutées entre l'Etat et les tpg.

Les tpg assument l'entretien des infrastructures aériennes et au sol, qui demeurent propriété de l'Etat.

L'Etat délègue aux tpg les concessions relatives aux infrastructures qui lui sont octroyées par la Confédération.

1.5.3 Obligations de l'Etat

L'Etat s'engage à verser aux tpg par tranche annuelle l'enveloppe budgétaire pluriannuelle relative à l'offre de trafic d'agglomération.

Les indemnités versées par les collectivités publiques aux tpg, en raison de leurs commandes annuelles de prestations, sont complétées par l'Etat afin de couvrir la totalité de l'excédent de charges relatives à l'offre de trafic régional.

L'enveloppe budgétaire peut être modifiée d'un commun accord entre les parties en cas de modification de l'offre de référence. L'Etat indemnise les tpg s'il demande une réduction de l'offre entraînant des surcoûts.

L'Etat s'engage à verser les sommes utiles à l'entretien des infrastructures mentionnées plus haut.

Les montants articulés dans le Contrat de prestations au titre des contributions cantonales, hors contribution additionnelle liée au transfert d'actifs, se détaillent ainsi :

En CHF	Enveloppe budgétaire
2007	152'077'415
2008	154'983'136
2009	158'277'601
2010	161'029'672
Total	626'367'824

1.5.4 Affectation du résultat des tpg

Les tpg sont responsables de leurs résultats ; ils conservent les trois quarts des excédents de produits dont deux quarts seront affectés au fonds de réserve et un quart à la libre disposition du conseil d'administration, tandis que le quart restant sera versé à l'Etat au titre de contribution au renouvellement des infrastructures de transports aériennes et au sol.

1.5.5 Echéance du contrat

Le contrat a pris effet au 1^{er} janvier 2007 et arrivera à échéance le 31 décembre 2010.

1.6 Situation fiscale

En application des dispositions de l'article 7 LTPG, les tpg sont exempts des impôts cantonaux et communaux.

En vertu de l'article 56 LIFD, les tpg ne sont pas soumis à l'impôt fédéral direct.

En application des dispositions de l'article 33 de la Loi fédérale sur la TVA (LTVA), les subventions et autres contributions des pouvoirs publics reçues par les tpg sont exclues de la base du calcul de l'impôt sur la livraison des biens et les prestations de service de transport.

L'article 58 de la LTVA est applicable pour les tpg et a donné la possibilité de décompter la TVA selon la méthode forfaitaire durant les exercices 2000 à 2004.

A partir du 1^{er} janvier 2005, les tpg ont choisi d'abandonner le système de décompte forfaitaire et ont opté pour la méthode effective ; à ce titre, ils doivent soumettre l'impôt préalable à la réduction (REDIP, réduction de l'impôt préalable).

A compter du 1^{er} janvier 2010, les tpg ont opté pour la méthode de la réduction forfaitaire de l'impôt préalable. La réduction forfaitaire est calculée sur 3.5% des subventions.

2 Principes régissant la préparation des états financiers consolidés

Les états financiers consolidés des tpg sont établis conformément aux normes comptables internationales pour le secteur public (International Public Sector Accounting Standards - IPSAS), élaborées par l'International Public Sector Accounting Standards Board (IPSASB) et qui sont fondées sur les normes comptables internationales IFRS (International Financial Reporting Standards) édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board).

Les tpg ont décidé de ne pas appliquer les normes IPSAS par anticipation à leur date d'entrée en vigueur. Les annexes détaillent l'effet qu'aurait eu l'application anticipée de nouvelles normes sur les états

financiers. En l'absence de norme IPSAS spécifique, ce sont les normes IFRS qui sont appliquées sauf indication contraire.

Les états financiers ont été préparés selon le principe du coût historique, à l'exception de certains actifs financiers qui sont évalués à leur juste valeur. Les montants présentés dans ces états financiers consolidés sont exprimés en francs suisses.

Les états financiers consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2010 ont été arrêtés et adoptés par le Conseil d'administration des tpg du 21 mars 2011.

3 Principales méthodes comptables

3.1 Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers des tpg et de ses filiales, préparés au 31 décembre de chaque année.

Les filiales sont consolidées intégralement lorsque le Groupe a une participation majoritaire et lorsqu'il en détient le contrôle, indépendamment du pourcentage de participation au capital-actions. La notion de contrôle représente le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une filiale afin d'obtenir des avantages de ses activités (en principe plus de 50% des droits de vote).

Les filiales sont consolidées à compter de la date d'acquisition, qui correspond à la date à laquelle le Groupe en a obtenu le contrôle, et ce jusqu'à la date à laquelle l'exercice de ce contrôle cesse.

Les états financiers des filiales sont préparés sur la même période de référence que ceux de la société mère, sur la base de méthodes comptables homogènes.

Les soldes et opérations entre les sociétés du Groupe sont éliminés en consolidation.

3.2 Conversion des monnaies étrangères

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date où elles sont effectuées. Les avoirs et les engagements monétaires libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours de change en vigueur à la date de clôture et les différences de change en résultant sont inscrites au compte de résultat. Les avoirs et les engagements non monétaires, comptabilisés à leur coût historique, libellés en monnaies étrangères sont convertis aux cours historiques.

Les états financiers des sociétés du Groupe à l'étranger sont convertis en francs suisses (CHF) en appliquant les cours de change en vigueur à la date de clôture pour les rubriques du bilan et les cours annuels moyens pour les postes du compte de résultat. Les écarts de change résultant de l'application de ces deux cours sont inscrits dans une rubrique distincte des capitaux propres jusqu'à la sortie des sociétés.

Les principaux cours suivants sont utilisés pour la conversion des chiffres des bilans et comptes de résultat en francs suisses :

Monnaies	Cours de fin d'année utilisé pour la conversion du bilan		Cours moyen utilisé pour la conversion du compte de résultat et du tableau du flux de trésorerie	
	2010	2009	2010	2009
EURO	1.2505	1.4831	1.3805	1.5100

3.3 Participations dans des entreprises associées

Les investissements du Groupe dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence. Une entreprise associée est une entité dans laquelle le Groupe exerce une influence notable, et qui n'est ni une filiale, ni une coentreprise. Une influence notable permet de participer

au processus décisionnel en matière de politique financière et opérationnelle de la société associée sans avoir le pouvoir de la contrôler. Elle est présumée lorsque le Groupe détient au moins 20% des droits de vote de la société associée.

Dans le cadre de la méthode de mise en équivalence, la participation dans une entreprise associée est initialement comptabilisée au coût et est ensuite ajustée pour prendre en compte les changements postérieurs à l'acquisition dans la quote-part des actifs nets détenus par le Groupe. Le compte de résultat reflète la quote-part du Groupe dans les résultats de l'entreprise associée. Les états financiers des entreprises associées sont préparés sur la même période de référence que ceux de la société mère. Des ajustements sont apportés, le cas échéant, pour homogénéiser les méthodes comptables avec celles du Groupe.

3.4 Investissements et autres actifs financiers

Les investissements et autres actifs financiers comprennent les titres de participation de sociétés ni contrôlées ni sous influence notable, les prêts et créances financières, les placements ainsi que la juste valeur positive des instruments dérivés.

Les actifs financiers sont présentés au bilan en actifs circulants ou immobilisés selon que leur échéance est inférieure ou supérieure à un an.

Le Groupe classe tous ses actifs financiers dans les catégories suivantes en fonction du but pour lequel ils ont été contractés : actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat, prêts et créances, placements détenus jusqu'à leur échéance ou actifs financiers disponibles à la vente.

Lors de leur comptabilisation initiale, les actifs financiers sont évalués à leur juste valeur, majorée, dans le cas des investissements qui ne sont pas classifiés comme étant à la juste valeur par le biais du compte de résultat, des coûts de transaction directement imputables. L'évaluation ultérieure des actifs financiers s'effectue en fonction de la catégorie à laquelle ils appartiennent.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque le Groupe a transféré ses droits de recevoir les flux de trésorerie de l'actif financier et les risques y relatifs.

3.4.1 Actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat

La catégorie des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat comprend, d'une part les actifs financiers détenus à des fins de transaction, et d'autre part des actifs financiers désignés, lors de leur comptabilisation initiale, comme des actifs financiers à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

Les actifs financiers sont considérés comme détenus à des fins de transaction s'ils sont acquis en vue d'être revendus à court terme. Les instruments financiers dérivés entrent également dans cette catégorie. A chaque date de clôture, ils sont évalués à la juste valeur et les variations de juste valeur sont immédiatement reconnues en résultat.

3.4.2 Prêts et créances

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés avec des échéances fixes ou déterminables et qui ne sont pas cotés dans un marché actif. Ils prennent naissance lorsque le Groupe fournit de l'argent, des biens ou des services à un débiteur sans intention de négocier la créance. Après leur comptabilisation initiale, les prêts et créances sont évalués au coût amorti en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué le cas échéant d'un montant de dépréciation.

3.4.3 Actifs disponibles à la vente

Les actifs financiers disponibles à la vente comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées ainsi que des placements qui ne répondent pas à la définition des autres catégories d'actifs financiers. Après comptabilisation initiale, les actifs financiers disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les gains et pertes y afférents sont comptabilisés directement en capitaux propres. Lorsqu'il n'existe pas de marché actif et qu'une juste valeur ne peut être estimée de manière fiable au moyen d'autres méthodes d'évaluation admises comme l'actualisation des flux futurs, ces titres sont évalués à leur coût d'acquisition, diminué de toute dépréciation cumulée.

Lorsqu'un actif disponible à la vente est décomptabilisé ou doit faire l'objet d'une dépréciation, le profit ou la perte cumulé(e) précédemment comptabilisé(e) en capitaux propres est enregistré(e) en résultat.

3.5 Liquidités

Les liquidités comprennent les avoirs en caisse, ceux déposés dans les banques et sur des comptes postaux ainsi que les dépôts et placements monétaires dont la durée initiale n'excède pas trois mois. Les découverts bancaires sont présentés au bilan sous emprunts et dettes à court terme.

3.6 Débiteurs d'exploitation

Les débiteurs d'exploitation sont évalués aux montants facturés, sous déduction d'ajustement pour créances douteuses. Une provision pour perte de valeur sur les créances douteuses, basée sur une revue de tous les postes ouverts significatifs est constituée à la date du bilan.

3.7 Stocks

Les stocks sont évalués au plus faible du coût et de la valeur nette de réalisation. Le coût du stock correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore les charges directes et indirectes d'acquisition et de production. Les coûts sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks d'articles liés aux véhicules est estimée en tenant compte de dépréciations en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Les pièces de rechange principales ainsi que le stock de pièces de sécurité relatif au parc de véhicules constituent des immobilisations corporelles dans la mesure où le Groupe compte les utiliser sur plus d'un exercice.

Les travaux en cours sont valorisés selon la méthode du coût. Lorsque le bénéfice estimé est incertain ou lorsqu'une perte est attendue, ils font immédiatement l'objet d'un ajustement de valeur.

3.8 Immobilisations corporelles

3.8.1 Immobilisations détenues

Les immobilisations corporelles détenues par le Groupe sont évaluées à leur coût d'acquisition ou de construction, déduction faite du cumul des amortissements et des pertes de valeurs. Ce coût inclut les coûts de remplacement d'une partie de l'actif si les critères de comptabilisation sont satisfaits. En outre, le coût correspondant à chaque inspection majeure (révision mi-vie) est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle à titre de remplacement, si les critères de comptabilisation sont satisfaits. L'ensemble des autres coûts de réparation et de maintenance est comptabilisé en résultat lorsqu'ils surviennent.

Les coûts d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition ou à la construction d'un actif qualifié sont incorporés dans le coût de cet actif. Un actif qualifié est un actif qui nécessite une longue période de préparation avant de pouvoir être utilisé.

Lorsqu'une immobilisation se compose de plusieurs éléments ayant des durées d'utilité différentes, chaque élément est comptabilisé séparément. Les amortissements sont effectués de manière linéaire selon la durée d'utilité estimée de chaque objet, compte tenu d'une valeur résiduelle finale, s'il y a lieu.

Les durées moyennes retenues sont les suivantes :

Bâtiments	
Gros œuvre	40 à 100 ans
Second œuvre	40 à 60 ans
Confort	20 à 40 ans
Autres aménagements	5 à 40 ans
Installations fixes	10 à 50 ans
Véhicules et leurs équipements	
Tramways	
Structure	30 ans
Révision mi-vie	17 ans
Équipements embarqués	10 ans
Trolleybus	
Structure	20 ans
Révision mi-vie	12 ans
Équipements embarqués	10 ans
Autobus	
Structure	12 ans
Équipements embarqués	10 ans
Autres véhicules	14 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 15 ans

Les valeurs résiduelles, durées d'utilité et modes d'amortissement des actifs sont revus, et modifiés si nécessaire, à chaque clôture annuelle.

3.8.2 Installations sur le domaine public

Conformément au « Cahier des charges relatif à l'utilisation du domaine public en vue de l'exploitation des Transports publics genevois » du 14 décembre 1987, les infrastructures suivantes appartiennent à l'Etat et sont financées par lui (article 7):

- les voies ferrées et leur infrastructure ;
- les supports des lignes aériennes ;
- les lignes aériennes, y compris les dispositifs de contact 600 volts (par exemple les « luges » servant à l'enclenchement des feux de circulation et leurs raccordements) ;
- les câbles souterrains et aériens y compris leurs accessoires (génie civil) ;
- les sous-stations électriques.

Les places d'arrêt et les chaussées sont financées conjointement par l'Etat et les communes.

Ces infrastructures sont mises à disposition des tpg dans le cadre du Contrat de prestations. L'Etat a calculé un droit d'utilisation des infrastructures qui couvre les charges d'amortissement et de financement de ces infrastructures. Ce droit d'utilisation est enregistré dans les comptes du groupe dans les charges et les produits (en tant que subvention non-monétaire).

3.9 Immobilisations acquises en contrats de location

Dans le cadre de ses activités, le Groupe utilise des actifs mis à sa disposition en vertu de contrats de location. Ces contrats de location font l'objet d'une analyse au regard des situations décrites et indicateurs fournis par la norme IPSAS 13 afin de déterminer s'il s'agit de contrats de location simple ou de contrats de location-financement.

3.9.1 Contrats de location-financement

Les contrats ayant pour effet de transférer au Groupe la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété des biens loués sont qualifiés de contrats de location-financement.

Lors de la comptabilisation initiale, ces biens sont portés à l'actif et au passif du bilan à la juste valeur des biens loués ou, si celle-ci est inférieure, à la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location déterminée. Les engagements financiers qui en découlent sont portés au passif dans les dettes.

Les paiements de leasing sont ventilés entre la charge financière et l'amortissement de la dette de manière à obtenir un taux d'intérêt constant sur le solde restant dû au passif. Les charges financières sont comptabilisées dans le compte de résultat.

Les actifs détenus en vertu de contrats de location-financement sont amortis sur leur durée d'utilisation ou, lorsque celle-ci est plus courte, sur la durée du contrat de location correspondant.

3.9.2 Contrats de location simple

Les contrats de location ne correspondant pas à la définition d'un contrat de location-financement sont qualifiés de contrat de location simple et comptabilisés comme tels.

Les paiements effectués au titre de ces contrats sont comptabilisés en charges dans le compte de résultat sur une base linéaire jusqu'à l'échéance du contrat.

3.10 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées de logiciels et licences informatiques et sont amorties linéairement selon leur durée d'utilité, de huit ans en moyenne.

Les coûts de recherche sont comptabilisés en charges lorsqu'ils sont encourus. Les dépenses de développement engagées sur la base d'un projet individuel sont comptabilisées en actif incorporel lorsque le Groupe peut démontrer la faisabilité technique de l'immobilisation incorporelle en vue de sa mise en service, son intention d'achever cet actif et sa capacité à l'utiliser, le fait que cet actif générera des avantages économiques futurs, l'existence de ressources disponibles pour achever le développement et sa capacité à évaluer de façon fiable les dépenses engagées au titre du projet de développement.

3.11 Pertes de valeur

Le Groupe examine à chaque date de clôture s'il existe un indice révélant qu'un actif a pu perdre de sa valeur. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée et une perte de valeur est inscrite au compte de résultat lorsque la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable. Le Groupe ne dispose d'aucun actif générateur de trésorerie.

La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupes d'actifs.

La valeur d'utilité des actifs immobilisés correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction. L'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Une perte de valeur comptabilisée au cours d'exercices antérieurs est reprise lorsqu'il y a un changement dans les estimations de la valeur recouvrable. La reprise est inscrite au compte de résultat jusqu'à hauteur de la valeur comptable qui aurait été déterminée, nette d'amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles en cours nécessitent un test annuel de perte de valeur. Ce principe n'induit aucun impact dans les faits.

3.12 Dettes financières et dettes d'exploitation

Les dettes financières et dettes d'exploitation comprennent les emprunts, les engagements de location-financement, les autres financements, les créanciers d'exploitation ainsi que la juste valeur négative des instruments dérivés. Elles sont présentées au bilan en passifs exigibles à court ou long terme selon que leur échéance est inférieure ou supérieure à un an.

Les dettes financières sont initialement enregistrées à la juste valeur, diminuée des coûts de transaction directement imputables. Les dettes portant intérêts sont évaluées ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

3.13 Provisions

Les provisions comprennent les engagements dont l'issue, l'échéance ou le montant est incertain. Elles sont portées au bilan lorsque le Groupe a une obligation juridique ou implicite résultant d'un événement passé, lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et lorsque le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable. Lorsqu'une sortie de ressources n'est pas probable ou ne peut pas être estimée de manière fiable, l'obligation n'est pas portée au bilan mais est présentée dans les notes.

Lorsque l'effet est significatif, les flux de trésorerie attendus pour éteindre l'obligation sont escomptés. La provision est actualisée au taux du marché majoré le cas échéant d'un taux reflétant les risques spécifiques du passif.

Le montant comptabilisé en provision correspond à la meilleure estimation de la dépense nécessaire à l'extinction de l'obligation actuelle à la date de clôture. Il s'agit donc du montant que le Groupe devrait raisonnablement payer pour éteindre l'obligation à la date de clôture ou pour la transférer à un tiers à cette même date.

3.14 Avantages au personnel

3.14.1 Engagements concernant les retraites

Les collaborateurs des tpg bénéficient d'un plan de prévoyance professionnelle (2^{ème} pilier) conformément aux dispositions de la Loi fédérale sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité (ci-après : LPP) du 25 juillet 1982 (RS 831.40).

En application de la Loi genevoise 6601 du 9 novembre 1990, avec effet au 1^{er} janvier 1991, ce régime de prévoyance est administré par la Fondation de prévoyance en faveur du personnel des tpg (ci-après : la FPTPG), fondation de droit public qui possède la personnalité juridique. La FPTPG est gérée de manière paritaire par les représentants de l'employeur et des employés.

Situation de la Fondation de Prévoyance en faveur du personnel des tpg

La FPTPG, fondation de droit public possédant une personnalité juridique, bénéficie de l'aide et de la garantie de l'Etat. Elle est placée sous la surveillance du Conseil d'Etat. Ses statuts ainsi que toutes modifications éventuelles de ceux-ci sont soumis à l'approbation du Grand Conseil. Ses statuts et son règlement actuel ont été approuvés par le Conseil d'Etat en date du 10 janvier 1990 ; la loi L6601 datée du 9 novembre 1990 découle de cette approbation.

Le plan de prévoyance de la FPTPG est un plan de primauté de prestations. Le système financier adopté par la FPTPG, tel que défini à l'article 26 de son règlement d'application, est un système mixte qui a pour but de constituer un fonds de réserves actuarielles égal à la somme des valeurs actuelles des pensions en cours. Ce fonds de réserves doit être garanti en tout temps par une fortune sociale au moins équivalente.

Les IPP (Institutions de Prévoyance) de droit public ont une autorisation d'avoir un degré de couverture inférieur à 100% calculée selon l'OPP2. L'Office cantonal de surveillance des institutions de prévoyance a alors défini l'application du Modèle des experts qui exige comme objectif de couverture pour les caisses publiques genevoises la couverture complète des engagements envers les rentiers ce qui signifie qu'un découvert technique est engendré lorsque les engagements des rentiers ne sont pas couverts à 100%.

Depuis le 1^{er} janvier 2005 et suite à l'entrée en vigueur de la 1^{ère} révision sur la LPP, la FPTPG établit ses comptes selon les dispositions de la norme Swiss GAAP RPC 26.

Traitement dans les comptes des tpg

L'IPSAS Board a approuvé une nouvelle norme comptable internationale pour le secteur public, IPSAS 25: Avantages au personnel. Cette norme IPSAS, qui traite notamment des engagements de retraite, et qui est largement empreinte d'IAS 19, a été publiée le 11 février 2008. Le délai d'application court jusqu'au 1^{er} janvier 2011.

Pendant ce délai, les principes appliqués par les tpg tiennent compte des positions officielles d'autres organismes de normalisation et des pratiques admises du secteur public ou privé dans la mesure où elles sont cohérentes avec les IPSAS.

Parmi les normes officielles qui sont cohérentes avec les normes IPSAS, deux applications possibles ont été analysées :

- les dispositions de la norme Swiss GAAP RPC 16 « Engagements de prévoyance », et
- les dispositions de la norme IAS 19 « Avantages du personnel ».

L'application de l'une ou de l'autre norme peut générer des différences importantes, les méthodes de calculs pour l'évaluation des engagements étant fondamentalement différentes. De même que les paramètres de calcul utilisés ne sont pas les mêmes entre les deux normes ; ceux utilisés pour l'application de la norme Swiss GAAP RPC 26, respectivement RPC 16, ont été audités par l'organe de révision de la FPTPG. Le choix des tpg s'est porté sur l'application des dispositions de la norme Swiss GAAP RPC 16. Cette décision de la part de la direction des tpg s'est basée sur plusieurs réflexions, notamment sur la suggestion du Conseiller d'Etat en charge des Finances d'appliquer les dispositions de la norme Swiss GAAP RPC 16 et non celles d'IAS 19, étant d'avis que la norme Swiss GAAP RPC 16 est mieux adaptée aux caisses suisses d'une part et qu'elle est conforme aux DiCo-GE d'autre part (DiCo-GE: directives d'implémentation des normes IPSAS édictées par le Conseil d'Etat). Cette suggestion est donnée suite à une requête des tpg sur la notion de la garantie de l'Etat, telle que mentionnée dans le règlement de la Fondation de Prévoyance des tpg. Selon l'art.2 de ce règlement, « L'Etat s'engage à garantir le paiement des prestations dues par la Caisse lorsque cette dernière n'est plus à même de faire face à ses engagements. Toutefois, la Caisse est tenue de prendre toutes les mesures nécessaires pour maintenir son équilibre financier. ». En effet, cet article ne définit pas clairement si la garantie est primaire ou subsidiaire par rapport à l'employeur. En réponse à cette requête, le Conseiller d'Etat a confirmé que la garantie est subsidiaire: dès lors que la FPTPG n'arrive plus à faire face à ses engagements, l'employeur se verra imposer d'assurer l'équilibre financier de sa caisse de pension avant que l'Etat n'intervienne sur la garantie.

En conclusion, l'application de la norme Swiss GAAP RPC 16 semblait lors de la conversion aux normes IPSAS en 2007 être la norme la plus cohérente avec la démarche des tpg envers les différentes institutions de l'Etat en matière d'application de la LGAF et par conséquent des DICO-Ge. Depuis les tpg ont maintenu l'application de la norme Swiss GAAP RPC 16 afin de ne pas modifier la considération avant la décision finale de son Conseil d'administration sur l'application de la nouvelle norme IPSAS 25 ou le passage à DICO-Ge, prévu pour l'exercice 2011, c'est-à-dire la fin du délai de transition prévue dans la norme.

Selon la norme Swiss GAAP RPC 16 révisée et applicable au 1.1.2006, la détermination des répercussions économiques des engagements de prévoyance du point de vue de l'employeur est basée sur les comptes annuels de la fondation de prévoyance établis conformément à la Swiss GAAP RPC 26 ainsi que sur les réglementations contractuelles avec la Fondation. En cas de déficit de la Fondation et lorsqu'aucune mesure d'assainissement n'est prévue, alors aucune obligation ne doit être enregistrée dans les comptes de l'employeur.

Sur la base des comptes de l'exercice 2010 de la FPTPG, l'application de la norme Swiss GAAP RPC 16 n'a pas d'impact sur les états financiers des tpg puisque l'équilibre financier de la FPTPG tel que défini par les IPP de droit public avec une couverture complète des engagements des rentiers est atteinte.

Toutefois, en vue d'augmenter la transparence des états financiers des tpg, le tableau présenté en Note 18 mentionne également les estimations chiffrées selon IPSAS 25.

3.14.2 Engagements concernant les autres avantages au personnel

Pour les autres avantages au personnel, ce sont les dispositions de la norme IAS 19 qui ont été appliquées car la norme Swiss GAAP RPC 16 ne traite que des engagements de retraite.

Les avantages au personnel désignent toutes formes de contrepartie donnée par le Groupe au titre des services rendus par son personnel. Ils sont comptabilisés à mesure qu'ils sont acquis par les membres du personnel. Les avantages à long terme sont évalués sur la base d'évaluations actuarielles en appliquant la méthode des unités de crédit projetées.

3.15 Reconnaissance des produits

D'une manière générale, les produits sont reconnus lorsqu'il est probable que les avantages économiques associés à la transaction vont revenir au Groupe et que le montant de ce produit peut être estimé avec fiabilité. Les produits sont évalués à la juste valeur de la contrepartie reçue ou à recevoir, déduction faite des rabais et remises commerciales. Les critères de reconnaissance spécifiques suivants doivent également être remplis pour que les produits puissent être reconnus.

Revenus de transports

Les produits des activités de transport sont reconnus au moment où la prestation de transport est réputée accomplie. En conséquence, les produits de billetterie sont reconnus au moment de leur encaissement, les produits liés aux abonnements de transport sont répartis sur leur durée de validité. Les bonus à l'achat sur les cart@bonus sont reconnus en déduction des produits au cours de l'exercice durant lequel les cart@bonus non échues sont intégralement utilisés.

Prestations de services

Les produits résultant des travaux d'atelier, de garantie, de génie civil, de constructions d'infrastructures et autres prestations pour le compte de tiers sont reconnus en fonction du degré d'avancement. Le degré d'avancement est déterminé par référence aux coûts encourus à la date de clôture exprimés en pourcentage du total des coûts estimés pour chaque contrat. Lorsque le résultat d'un contrat ne peut pas être évalué de façon fiable, le produit des travaux n'est comptabilisé qu'à hauteur des charges comptabilisées qui sont susceptibles d'être recouvrées.

Ventes de biens

Les produits provenant de la vente de biens sont reconnus lorsque les risques et avantages significatifs inhérents à la propriété des biens sont transférés à l'acheteur, en général à la livraison des biens.

Revenus locatifs

Les revenus locatifs provenant des immeubles de placement sont reconnus de façon linéaire sur la durée des contrats de location en cours.

Produits d'intérêts et dividendes

Les produits d'intérêts sont reconnus en fonction du temps écoulé sur la base des taux d'intérêts effectifs. Les dividendes sont reconnus lorsque le droit à recevoir le paiement est établi.

3.16 Subventions publiques

Les subventions publiques sont comptabilisées dès lors qu'il existe une assurance raisonnable qu'elles seront reçues et que toutes les conditions auxquelles elles sont soumises seront satisfaites.

Les subventions liées au résultat sont comptabilisées en produits dans le même exercice que les charges qu'elles sont supposées compenser.

Les subventions liées à des immobilisations corporelles sont des subventions publiques dont la condition principale est que les tpg achètent, construisent ou acquièrent des immobilisations corporelles. Elles sont reconnues au moment où les conventions sont signées avec les collectivités publiques ou lorsque les instances compétentes de celles-ci ont avalisé les décisions. Les subventions liées à des immobilisations corporelles sont présentées au bilan en diminution de la valeur des immobilisations financées et sont comptabilisées en produits de manière systématique et rationnelle sur la durée d'utilité des immobilisations correspondantes. Les subventions sous forme de prestations en nature sont comptabilisées en charges et en produits pour des montants similaires estimés à leur juste valeur (Utilisation des infrastructures).

3.17 Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers selon les normes IPSAS implique le recours à des estimations et à des hypothèses ayant une influence, d'une part, sur les montants des actifs et des passifs présentés, sur la présentation des actifs et engagements conditionnels à la date du bilan et, d'autre part, sur le montant

des produits et des charges de la période comptable. Bien que les estimations soient fondées sur les meilleures connaissances de la situation actuelle ou des opérations futures du Groupe dont puisse disposer la direction, les résultats effectivement obtenus peuvent différer de ceux prévus lors de ces estimations. Les domaines impliquant un haut degré de jugement et de complexité ou ceux dont les hypothèses et estimations ont un impact significatif sur l'établissement des états financiers sont :

- les avantages postérieurs à l'emploi (voir notes 3.14 et 18) ;
- les durées d'utilité des immobilisations (voir notes 3.8.1 et 3.10).

3.18 Normes publiées mais non encore entrées en vigueur

L'IPSAS Board a publié les normes et amendements aux normes suivants qui entreront en vigueur après la date d'établissement des états financiers. Ces normes et amendements aux normes n'ont pas été appliqués de façon anticipée.

Norme comptable internationale du secteur public (IPSAS) publiée		Date d'entrée en vigueur
IPSAS 25	Avantages au personnel	1 ^{er} janvier 2011
IPSAS 27	Agriculture	1 ^{er} avril 2011
IPSAS 28	Instruments financiers : présentation	1 ^{er} janvier 2013
IPSAS 29	Instruments financiers : comptabilisation et évaluation	1 ^{er} janvier 2013
IPSAS 30	Instruments financiers : informations à fournir	1 ^{er} janvier 2013
IPSAS 31	Immobilisations incorporelles	1 ^{er} janvier 2011

La norme qui entrera prochainement en vigueur présentant un impact pour les comptes est IPSAS 25 ; son impact se lit en Note 18. Les autres normes n'auront qu'un impact sur la présentation des Etats financiers.

Plusieurs exposés-sondages ont été publiés en 2010 par l'IPSAS Board et devraient découler sur la publication de nouvelles normes et normes modifiées au début de l'année 2011.

Norme comptable internationale du secteur public (IPSAS) qui sera publiée en 2011		Date de publication attendue
IPSAS (ED 43)	Accords de concessions de services	1 ^{er} mars 2011

A cela devrait s'ajouter la publication de certaines améliorations des normes existantes où les amendements visent à faire converger les IPSAS existantes avec les IFRS appropriées.

4 Informations sectorielles

Le Groupe est essentiellement actif dans le transport des voyageurs. Les activités extérieures au transport de voyageurs, à savoir la location d'espaces publicitaires sur ses véhicules, n'étant pas significatives, aucune information sectorielle n'est présentée dans les notes.

5 Périmètre de consolidation

Les sociétés suivantes sont détenues à 100% par les tpg qui les contrôlent de manière exclusive. Elles sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. L'ultime entité contrôlante des tpg est l'Etat de Genève.

Consolidation					Contrôle		Intérêt		
Entité	Siège social	Activité	Monnaie	Capital-actions	2010	2009	2010	2009	Consolidation
TPG Publicité SA	Genève	Publicité	CHF	300'000	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IG
TPG France SàrL	Annemasse	Transport	Euro	80'000	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	IG

IG = Intégration globale

Les tableaux suivants synthétisent la consolidation du groupe

En CHF	Total consolidé							
	tpg Comptes retraités (y.c. CTI)	TPG Publicité Comptes retraités	TPG France Comptes retraités	Soldes selon comptes retraités	Elimination		Comptes consolidés	
					Débit	Crédit		
Revenus des transports	127'899'446	-	-	127'899'446	-	-	127'899'446	
Contribution de l'Etat de Genève	183'543'759	-	-	183'543'759	-	-	183'543'759	
Contribution de la Confédération	9'472'320	-	-	9'472'320	-	-	9'472'320	
Contribution des communes et des tiers	7'505'296	-	-	7'505'296	-	-	7'505'296	
Produits d'exploitation divers	11'538'582	6'487'288	-	18'025'870	3'348'709	-	14'677'160	
Total des produits d'exploitation	339'959'403	6'487'288	-	346'446'691	3'348'709	-	343'097'982	
Frais de personnel	202'347'812	972'470	-	203'320'281	-	-	203'320'281	
Frais de véhicules	30'243'653	7'451	-	30'251'104	-	-	30'251'104	
Frais de bâtiments et installations fixes	22'186'130	40'897	-	22'227'027	-	31'567	22'195'460	
Sous-traitance de transport	32'183'023	-	-	32'183'023	-	-	32'183'023	
Charges d'exploitations diverses	16'583'478	5'190'709	40'579	21'814'766	-	3'320'944	18'493'822	
Dotations aux amortissements	32'251'408	105'477	-	32'356'885	-	-	32'356'885	
Pertes sur constats et Débiteurs	1'293'268	19'905	-	1'313'173	-	-	1'313'173	
Total des charges d'exploitation	337'088'772	6'336'908	40'579	343'466'260	-	3'352'511	340'113'749	
RESULTAT DES ACTIVITES D'EXPLOITATION	2'870'631	150'379	-40'579	2'980'431	3'348'709	-3'352'511	2'984'232	
Produits financiers	2'089'287	6'697	2	2'095'986	-	-	2'095'986	
Charges financières	14'769'735	739	417	14'770'891	3'802	-	14'774'692	
Quote-part dans le résultat des sociétés associées	147'273	-	31'930	179'203	156'338	9'065	31'930	
RESULTAT NET DE L'EXERCICE	-9'662'544	156'338	-9'065	-9'515'271	3'501'245	-3'343'446	-9'662'544	

Actif

En CHF	Total consolidé						
	tpg Comptes retraités (y.c. CTI)	TPG Publicité Comptes retraités	TPG France Comptes retraités	Total comptes retraités	Elimination		Total consolidé
					Débit	Crédit	
Liquidités	4'814'721	1'453'847	118'639	6'387'207	-	-	6'387'207
Placement à court terme	-	300'000	-	300'000	-	-	300'000
Débiteurs d'exploitation	21'046'871	2'152'457	-	23'199'328	-	-	23'199'328
Stocks	15'389'428	-	-	15'389'428	-	-	15'389'428
Autres actifs circulants	8'802'151	213'289	742	9'016'181	-	1'345'198	7'670'983
Total des actifs circulants	50'053'171	4'119'593	119'380	54'292'144	-	1'345'198	52'946'946
Terrains, bâtiments, installations fixes	72'553'791	-	-	72'553'791	-	-	72'553'791
Véhicules et leurs équipements	347'585'603	-	-	347'585'603	-	-	347'585'603
Autres immobilisations corporelles, net	17'491'405	235'887	-	17'727'291	-	-	17'727'291
Immobilisations incorporelles, net	4'867'636	27'322	-	4'894'958	-	-	4'894'958
Travaux d'investissements en cours	12'096'508	10'000	-	12'106'508	-	-	12'106'508
Avances sur achats d'immobilisations	46'142'682	-	-	46'142'682	-	-	46'142'682
Participations mises en équivalence	1'429'961	-	200'945	1'630'906	-	1'429'961	200'945
Actifs financiers à long terme	783'683	-	-	783'683	-	-	783'683
Total des actifs immobilisés	502'951'269	273'209	200'945	503'425'423	-	1'429'961	501'995'462
TOTAL DE L'ACTIF	553'004'440	4'392'802	320'325	557'717'567	-	2'775'159	554'942'408

Passif

En CHF	Total consolidé						
	tpg Comptes retraités (y.c. CTI)	TPG Publicité Comptes retraités	TPG France Comptes retraités	Total comptes retraités	Elimination		Total consolidé
					Débit	Crédit	
Créanciers d'exploitation	26'827'133	872'648	-12'334	27'687'446	-	-	27'687'446
Part à court terme des provisions	4'646'976	-	-	4'646'976	-	-	4'646'976
Emprunts et dettes à court terme	-	-	-	-	-	-	-
Part à court terme des dettes à long terme	12'309'446	-	-	12'309'446	-	-	12'309'446
Autres engagements à court terme	40'962'798	2'360'089	6'138	43'329'026	1'345'198	-	41'983'827
Total des exigibles à court terme	84'746'353	3'232'737	-6'196	87'972'894	1'345'198	-	86'627'696
Emprunts et dettes à long terme	363'869'468	-	-	363'869'468	-	-	363'869'468
Provisions à long terme	590'825	-	-	590'825	-	-	590'825
Engagements en faveur du personnel	27'288'297	-	-	27'288'297	-	-	27'288'297
Total des engagements à long terme	391'748'590	-	-	391'748'590	-	-	391'748'590
SOUS-TOTAL DU PASSIF	476'494'943	3'232'737	-6'196	479'721'484	1'345'198	-	478'376'285
CAPITAL DE DOTATION	44'000'000	300'000	124'368	44'424'368	424'368	-	44'000'000
Fonds de réserves	42'172'041	703'727	211'218	43'086'986	955'119	96'799	42'228'666
Résultat net de l'exercice	-9'662'544	156'338	-9'065	-9'515'271	147'273	-	-9'662'544
CAPITAUX PROPRES	32'509'497	860'065	202'153	33'571'715	1'102'392	96'799	32'566'122
TOTAL DU PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	553'004'440	4'392'802	320'325	557'717'567	2'871'958	96'799	554'942'408

6 Liquidités

Les fonds sur les comptes bancaires et les comptes postaux sont rémunérés à des taux variables indexés sur les taux journaliers des dépôts à vue. La juste valeur de la rubrique liquidités est équivalente à la valeur comptable.

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Caisses	1'053'799	1'104'044
Comptes postaux	170'029	202'934
Comptes-courants bancaires	5'163'379	17'241'020
Liquidités et équivalents de liquidités	6'387'207	18'547'998

Au 31 décembre 2010, les tpg ne disposent plus de ligne de crédit bancaire (2009: CHF 30'000'000). En effet en date du 1^{er} mars 2010, les tpg ont signé une convention de cash pooling avec l'Etat de Genève. Dans le cadre de cette convention, les tpg disposent d'une ligne de crédit de CHF 15'000'000.-. Au 31.12.2010 elle n'est pas utilisée et le compte Nostro des tpg auprès de la Caisse Centralisée de l'Etat (CCE) s'élevait à CHF 7'641'536.- (voir Note 7).

7 Débiteurs d'exploitation

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Clients	24'036'423	18'777'434
Autres créances	760'585	665'947
Provision pour débiteurs douteux	-1'597'680	-1'292'781
Débiteurs d'exploitation	23'199'328	18'150'601

Les débiteurs d'exploitation ne portent pas intérêt et sont en général payables à échéance de 15 à 30 jours. Durant l'exercice 2010, les pertes effectives sur les débiteurs de l'année se sont élevées à CHF 1'007'575 (2009: CHF 237'015). Ces pertes sont dues essentiellement aux constats facturés mais jamais honorés pour cause de débiteurs n'ayant pu être identifiés correctement (voir Note 30).

La valeur comptable des débiteurs d'exploitation correspond à une approximation raisonnable de leur juste valeur.

Depuis le 1^{er} mars 2010, le compte Nostro des tpg est affecté sous la rubrique « Clients ».

8 Stocks

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Matériel en magasin	14'509'143	13'927'106
Travaux en cours	880'284	37'064
Stocks	15'389'428	13'964'169

Le stock de matériel en magasin comprend essentiellement les pièces nécessaires à l'entretien courant des véhicules pour un montant de CHF 11'133'783 (2009: CHF 10'768'303), ainsi que du carburant pour un montant de CHF 1'352'532 (2009: CHF 1'314'881).

9 Autres actifs circulants

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Comptes courants débiteurs	1'310'519	1'674'883
Prêts et avances au personnel	81'819	145'083
Travaux à facturer	177'040	16'498
Produits à facturer	5'396'926	7'893'852
Charges payées d'avance	704'679	375'079
Autres actifs circulants	7'670'983	10'105'394

Les autres actifs circulants sont des créances exigibles dans les douze mois qui suivent la date de clôture de l'exercice. Leur valeur comptable correspond à une approximation raisonnable de leur juste valeur. Les produits à facturer concernent principalement les droits à rétrocession sur les carburants.

10 Immobilisations corporelles

En CHF	Terrains, bâtiments et installations fixes	Véhicules et leurs équipements	Autres immobilisations corporelles	Travaux d'investissement en cours	Total
Valeurs brutes au 01.01.2010	103'584'956	481'880'143	33'871'278	12'445'795	631'782'172
Acquisitions	277'601	61'523'246	1'426'594	6'559'002	69'786'443
Participations de tiers	-16'659	-	-	-	-16'659
Cessions	-	-3'112'394	-132'652	-	-3'245'046
Transfert	103'904	6'256'793	2'118'327	-8'712'082	-233'058
Valeurs brutes au 31.12.2010	103'949'802	546'547'788	37'283'548	10'292'714	698'073'853
Fonds d'amortissement au 01.01.2010	-26'623'958	-179'106'619	-16'347'605	-	-222'078'182
Amortissements	-4'795'407	-22'897'018	-3'342'366	-	-31'034'791
Participations de tiers	23'354	162'622	4'955	-	190'931
Cessions	-	2'877'412	130'178	-	3'007'590
Transfert	-	1'418	-1'418	-	-
Fonds d'amortissement au 31.12.2010	-31'396'011	-198'962'185	-19'556'256	-	-249'914'453
Valeurs nettes au 31.12.2010	72'553'791	347'585'603	17'727'291	10'292'714	448'159'400
Valeurs brutes au 01.01.2009	99'383'550	456'415'114	30'782'588	9'282'861	595'864'113
Acquisitions	4'268'009	46'938'990	3'746'333	3'162'933	58'116'266
Participations de tiers	-58'900	-	-	-	-58'900
Cessions	-7'703	-21'473'961	-657'643	-	-22'139'307
Valeurs brutes au 31.12.2009	103'584'956	481'880'143	33'871'278	12'445'795	631'782'171
Fonds d'amortissement au 01.01.2009	-22'260'093	-179'280'702	-13'524'999	-	-215'065'793
Amortissements	-4'393'689	-20'775'176	-3'504'989	-	-28'673'854
Participations de tiers	22'621	162'622	4'955	-	190'197
Cessions	7'203	20'786'638	677'428	-	21'471'268
Fonds d'amortissement au 31.12.2009	-26'623'958	-179'106'619	-16'347'605	-	-222'078'182
Valeurs nettes au 31.12.2009	76'960'998	302'773'525	17'523'673	12'445'795	409'703'990

La valeur nette comptable résiduelle des immobilisations cédées en 2010 de CHF 237'456 (2009: CHF 668'039) est enregistrée dans les charges d'amortissements.

Les engagements à titre d'investissement (engagements hors bilan) sont les suivants :

En CHF		31.12.2010	31.12.2009
INEO SYSTRANS	Système d'aide à l'exploitation	-	88'122
Bombardier Transport Austria	Acquisition de 18 tramways	-	56'389'992
Stadler Bussnang AG	Acquisition de 32 tramways	157'091'840	-
Höft & Wessel AG	Acquisition des DATT	13'785'889	-
Engagements		170'877'729	56'478'114

10.1 Véhicules loués à des sous-traitants

Dans le cadre des contrats de sous-traitance d'exploitation de lignes, les tpg mettent des véhicules à la disposition de sociétés tierces; le prix de location de ces véhicules est pris en compte dans l'équilibre financier des contrats de sous-traitance. Les risques et avantages inhérents à ces véhicules n'étant pas transférés aux sous-traitants, ces locations sont considérées comme des locations simples.

Le parc de véhicules mis à disposition des sous-traitants fluctue en fonction des besoins d'exploitation des lignes. A titre indicatif, au 31 décembre 2010, 13 autobus étaient mis à disposition des sous-traitants. Leur valeur totale d'acquisition s'élève à CHF 4'724'549 et leur valeur nette comptable au 31 décembre 2010 s'élève à CHF 1'895'890 (2009: CHF 6'275'565).

10.2 Avances sur achats d'immobilisations

Les avances sur achats d'immobilisations, s'élevant au 31.12.2010 à CHF 46'142'682 (2009: CHF 33'240'586), correspondent essentiellement au versement d'acomptes sur l'achat des trente deux tramways (voir Note 17.3).

11 Immobilisations incorporelles

En CHF	Licences et développements informatiques	Travaux d'investissement en cours	Total
Valeurs brutes au 01.01.2010	7'971'266	265'423	8'236'689
Acquisitions	1'665'801	1'777'346	3'443'147
Transfert	462'034	-228'976	233'058
Valeurs brutes au 31.12.2010	10'099'100	1'813'794	11'912'894
Fonds d'amortissement au 01.01.2010	-4'259'120	0	-4'259'120
Amortissements	-945'022	0	-945'022
Fonds d'amortissement au 31.12.2010	-5'204'142	0	-5'204'142
Valeurs nettes au 31.12.2010	4'894'958	1'813'794	6'708'752
Valeurs brutes au 01.01.2009	7'038'117	505'775	7'543'892
Acquisitions	1'188'301	34'989	1'223'289
Cessions	-255'152	0	-255'152
Valeurs brutes au 31.12.2009	7'971'266	265'423	8'236'689
Fonds d'amortissement au 01.01.2009	-3'661'900	0	-3'661'900
Amortissements	-859'523	0	-859'523
Cessions	262'303	0	262'303
Fonds d'amortissement au 31.12.2009	-4'259'120	0	-4'259'120
Valeurs nettes au 31.12.2009	3'712'146	265'423	3'977'569

Les frais de recherche et développement comptabilisés en charges durant l'exercice ne sont pas significatifs.

12 Participations mises en équivalence

Le Groupe détient 49% d'intérêt dans la société française TP2A SAS via tpg France SàrL.
Le tableau suivant résume les informations financières concernant cette participation :

Participations mises en équivalence		
En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Société mise en équivalence non cotée		
TP2A	49.0%	49.0%
Variations de l'exercice :		
Au 1 ^{er} janvier	204'490	183'222
Quote-part dans le résultat de l'exercice	31'929	65'607
Dividendes reçus	-56'976	-29'400
Différences de change	21'502	-14'938
Au 31 décembre	200'945	204'490
Données financières résumées :		
Actifs circulants	1'857'932	2'434'303
Actifs immobilisés	178'768	214'170
Total des actifs	2'036'700	2'648'473
Engagements à court terme	1'731'139	2'231'147
Engagements à long terme	-	-
Total des passifs	1'731'139	2'231'147
Total des fonds propres	410'092	417'326
Quote-part dans les fonds propres	200'945	204'490
Total des produits d'exploitation	7'987'637	8'232'867
Résultat net de l'exercice	65'161	133'891
Quote-part dans le résultat	31'929	65'607

13 Actifs financiers à long terme

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Autres titres	730'920	730'920
Créances à long terme	52'763	121'459
Actifs financiers à long terme	783'683	852'379

Les autres titres concernent une participation de 4% détenue dans la société Parking Place de Cornavin SA. Ces titres ne sont pas cotés ni traités de manière active sur un marché ; la technique de valorisation la plus objective qui a été retenue est celle du coût d'acquisition.

En effet, le volume de transactions récentes est trop faible pour prendre en référence leur prix. Même si le prix de transaction est la dernière valeur fiscale connue, il s'agit d'une valorisation non économique. De plus il n'existe pas d'entité directement comparable. Enfin l'utilisation d'un modèle économique, tel que le « discounted cash flows » ou le « modèle basé sur les options réelles », est complexe ou inadapté (nature aléatoire des dividendes par exemple).

Les créances chirographaires correspondantes figurent dans les créances à long terme et sont comptabilisées à leur valeur nominale, soit CHF 45'800 (458 créances à CHF 100) (2009: CHF 114'500 ; un remboursement partiel est intervenu en juillet 2010), avec comptabilisation des intérêts courus non échus à la date de clôture. Depuis 2009, la société Parking Cornavin SA a cessé de verser des intérêts suite à la prise en considération de la convention fiscale existante qui lui interdit de verser des dividendes ou des intérêts tant que la créance chirographaire n'est pas remboursée.

14 Créanciers d'exploitation

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Fournisseurs	20'589'823	16'174'808
Administration fiscale des contributions	5'689'263	3'396'951
Autres créanciers d'exploitation	794'665	468'478
Avances reçues sur travaux en cours	-	9'600'000
Acomptes de clients	613'695	359'791
Créanciers d'exploitation	27'687'446	30'000'028

En 2009, les avances reçues sur travaux en cours concernent les travaux d'entretien des infrastructures effectués pour le DCTI.

15 Autres engagements à court terme

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Produits reçus d'avance	20'539'886	18'190'605
Charges à payer	348'545	1'074'016
Comptes courants créanciers	2'839'361	2'989'232
Dettes sociales	11'089'821	10'273'171
Autres engagements à court terme	7'166'214	6'944'812
Autres engagements à court terme	41'983'827	39'471'836

Les produits reçus d'avance concernent principalement les ventes d'abonnements annuels qui sont réparties sur leur durée de validité.

16 Provisions

En CHF	Provision pour risques	Provision pour litiges	Réorganisation	TOTAL 31.12.2010	TOTAL 31.12.2009
Au 1^{er} janvier	497'468	3'198'800	918'345	4'614'613	2'702'425
Dotations de l'exercice	384'332	1'281'176	520'000	2'185'508	3'063'187
Utilisations	-	-150'000	-532'987	-682'987	-903'975
Montants non utilisés repris	-290'975	-203'000	-385'358	-879'333	-247'025
Effets de l'actualisation	-	-	-	-	-
Au 31 décembre	590'825	4'126'976	520'000	5'237'801	4'614'613
Dont part à court terme	-	4'126'976	520'000	4'646'976	3'198'800
Dont part à long terme	590'825	-	-	590'825	1'415'813
Au 31 décembre	590'825	4'126'976	520'000	5'237'801	4'614'613

Au 31 décembre 2010, les provisions pour risques sont essentiellement liées à des considérations fiscales. Les provisions pour litiges se rapportent à des litiges juridiques en cours, ainsi que des recours auprès des tribunaux administratifs. De par la nature des cas de litiges aucune autre information n'est donnée.

17 Emprunts et dettes

17.1 Emprunts et dettes bancaires

En CHF	Taux d'intérêt effectif	Échéance	31.12.2010	31.12.2009
Dettes bancaires :				
Emprunt BCVS (ex-KKA) - Tranche 1	2.8%	30.01.2015	39'788'819	43'439'531
Emprunt BCVS (ex-KKA) - Tranche 2	3.3%	28.11.2025	17'428'942	17'963'406
Emprunt BCGE - Tranche 1	2.8%	27.05.2025	18'725'591	19'413'989
Emprunt BCGE - Tranche 2	2.9%	28.11.2025	66'815'906	69'173'666
Emprunt DEXIA Crédit Local Dublin	3.8%	20.12.2027	37'225'140	38'186'203
Financement GENEBUS, DEXIA Crédit Local Paris	3.6%	30.04.2025	54'575'078	56'140'384
Financement SOGETRAM, Société Générale et Ct Foncier de Fr	3.3%	31.12.2038	89'622'864	69'225'558
Emprunt BCGE - In fine	2.4%	25.05.2017	40'000'000	-
Intérêts courus sur emprunts			1'542'938	1'600'343
Engagements de leasing ⁽¹⁾			10'453'635	7'662'569
Emprunts et dettes			376'178'914	322'805'651
Dont part à court terme			12'309'446	11'828'017
Dont part à long terme			363'869'468	310'977'634
Emprunts et dettes			376'178'914	322'805'651

(1) Les engagements de leasing comprennent le produit différé de CHF 2'271'636 (2009: CHF 2'466'167) relatif à l'opération de lease suédois (note 17.2) ainsi que celui de CHF 8'181'999 (2009: CHF 5'196'402) lié aux opérations de lease français (note 17.3).

L'emprunt auprès de la BCVS et celui auprès de la Banque Cantonale de Genève (BCGE) bénéficient de la Caution simple du Canton de Genève. C'est également le cas du financement levé en 2008 auprès de Société Générale et Crédit Foncier de France. La rémunération annuelle de cette garantie d'Etat s'élève à 0,125% de l'encours.

En 2010 un nouvel emprunt avec remboursement in fine a été levé auprès de la Banque Cantonale de Genève pour le financement du premier acompte sur la commande de nouveaux tramways. Il n'est pas assorti de garantie.

La juste valeur des emprunts au 31.12.2010 est de CHF 406'628'165 (2009: CHF 357'527'397).

17.2 Lease suédois

En 2004, les tpg sont entrés dans une transaction de crédit-bail suédois (lease suédois) portant sur vingt-et-un tramways. Le bailleur, Skandinaviska Enskilda Banken AB (Publ) (SEB), est devenu propriétaire des véhicules dès leur livraison. Les tpg en sont locataires. Le lease comporte une option d'achat à la dix-huitième année.

Le produit dégagé lors de cette transaction de cession-bail est différé et réparti dans le compte de résultat sur dix-huit ans.

A la date de réalisation de la transaction, afin que la banque suédoise puisse garantir les obligations des tpg au titre du lease, les tpg ont déposé auprès de cette dernière un montant suffisant pour assurer les paiements dus au titre des loyers.

Les tpg ont donné délégation de paiement à la banque suédoise pour régler les redevances par compensation du dépôt.

Les vingt-et-un tramways sont comptabilisés au bilan des tpg à titre d'immobilisations (en lease suédois). La contrepartie comptable correspond aux emprunts à long terme levés lors de la transaction. Afin de refléter la substance économique de cette transaction, l'engagement a été compensé avec les dépôts de garantie.

17.3 Lease français

Courant 2008, deux transactions de crédit-bail français (lease français) ont été signées par les tpg ; la première portant sur cent treize autobus et la seconde sur dix-huit tramways.

Concernant le premier financement, l'investisseur, la banque DEXIA Crédit Local, a versé, via l'entité spécialement constituée GENEBUS, les fonds en une fois à la date de réalisation de la transaction (avril 2008). Le lease a une durée de vie de seize ans et demi à compter de la fin de la période de livraison et comporte une option d'achat la dernière année.

Le produit dégagé lors de cette transaction de cession-bail est différé et réparti dans le compte de résultat sur seize ans et demi (note 17.1).

Le deuxième financement a été levé en septembre 2008, auprès de deux banques françaises, la Société Générale et le Crédit Foncier de France via l'entité spécialement constituée SOGETRAM, pour la commande de dix-huit tramways dont la livraison a débuté au dernier trimestre 2009 et s'est terminée en juin 2010. Le lease a une durée de vie de trente ans et comporte une option d'achat exerçable dès la onzième année.

Dans les deux cas, un contrat de nantissement garantit aux tpg la pleine jouissance des véhicules. Une délégation de paiement juridiquement validée permet aux tpg de compenser les flux liés à la cession-bail et de ne garder comme seule obligation que le remboursement de la dette en CHF.

Pour ces deux transactions, les véhicules sont comptabilisés au bilan des tpg à titre d'immobilisations. La contrepartie comptable correspond à la dette à long terme levée lors de la transaction. Ceci reflète dès lors la substance économique.

18 Engagements en faveur du personnel

18.1 Engagements concernant les retraites

En application de la norme Swiss GAAP RPC 16, le tableau ci-dessous présente la situation financière de la FPTPG ainsi que le montant des charges de prévoyance comptabilisées dans les frais de personnel. Aucun engagement n'a été reconnu puisque l'équilibre financier de la FPTPG tel que défini par les IPP de droit public avec un degré de couverture minimal de 100% des engagements des retraités est atteint (modèle des experts).

Situation financière de la fondation

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Total de la fortune de prévoyance disponible (selon art. 44 OPP2)	311'222'458	306'322'240
Total des engagements de prévoyance	506'001'543	487'481'675
– dont engagements de prévoyance envers les actifs (y.c. longévité)	237'920'217	225'891'666
– dont engagements de prévoyance envers les pensionnés (y.c. provision techniques pour longévité et risque)	268'081'326	261'590'009
Découvert selon art. 44 OPP2 (sans financement mixte)	-194'779'085	-181'159'435
Degré de couverture selon art. 44 OPP2	61.51%	62.80%
Degré de couverture des engagements des retraités	116%	117.1%

L'effectif des assurés actifs est de 1'686 personnes au 31 décembre 2010 (2009: 1'645), pour un effectif total de 2'570 personnes (2009: 2'497). Les charges de prévoyance dans les frais de personnel s'élèvent à CHF 16'677'130 (2009: CHF 16'751'442).

Les données présentées ci-dessous ne sont données qu'à titre d'information dans un souci de transparence. Ces estimations chiffrées n'ont pas été prises en compte dans les états financiers consolidés, elles représentent cependant les impacts d'une application de la norme IPSAS 25 pour les engagements de retraite.

Principales hypothèses actuarielles	31.12.2010	31.12.2009
Taux d'actualisation	2.75%	3.00%
Augmentation future des salaires	2.00%	2.50%
Augmentation future des rentes	0.50%	1.00%
Rendement à long terme attendu des actifs du régime	5.00%	5.00%
Taux de rotation	3.00%	3.00%
Tables techniques	EVK 2000	EVK 2000
	+2.5%A +5%B	+2.25%A +4.5%B

Les hypothèses au début de l'année 2011 (1^{er} janvier 2011) ont été utilisées pour calculer les engagements de prévoyance à la fin de l'exercice 2010 ainsi que pour les dépenses provisoires de l'exercice budgétaire 2011.

Les calculs ont été effectués à la date de référence 31.12.2010, pour chaque employé sur une base individuelle.

La charge de prévoyance qui devrait être comptabilisée dans le compte de résultat (*statement of financial performance*), dans le cadre de l'application des normes IPSAS, se présente ainsi :

Charge de prévoyance théoriquement comptabilisée dans les frais de personnel	2010	2009
En CHF		
Coût du service de l'employeur	16'412'763	15'239'083
Coût financier	21'030'240	20'068'874
Rendement attendu des actifs du régime	-14'436'800	-12'941'038
Amortissement annuel des (gains)/pertes actuariel(le)s résiduel(le)s	4'261'028	5'175'527
Total de la charge de prévoyance du groupe	27'267'231	27'542'446
Rentabilité effective du patrimoine	4'813'306	32'480'670

Le tableau suivant présente le rapprochement des soldes d'ouverture et de clôture de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies, en montrant séparément les effets attribuables aux éléments suivants :

Réconciliation des engagements théoriques de prévoyance	31.12.2010	31.12.2009
En CHF		
Valeur actualisée de l'obligation au début de l'exercice	714'512'598	682'196'543
Coût du service de l'employeur	16'412'763	15'239'083
Coût de l'intérêt	21'030'240	20'068'874
Cotisations des participants au régime	9'375'508	8'916'103
(Profit) / perte actuariel	-22'787'830	17'377'017
Prestations (versées) / reçues	-27'594'788	-29'285'022
Valeur actualisée de l'obligation en fin d'exercice	710'948'491	714'512'598

Le tableau suivant présente un rapprochement des soldes d'ouverture et de clôture de la juste valeur des actifs du régime :

Réconciliation des actifs théoriques du régime	31.12.2010	31.12.2009
En CHF		
Juste valeur des actifs du régime au début de l'exercice	306'322'240	275'854'500
Rendement attendu des actifs	14'436'800	12'941'038
Profit / (perte) actuariel	-7'994'432	21'144'180
Cotisations de l'employeur	16'677'130	16'751'442
Cotisations des participants au régime	9'375'508	8'916'103
Prestations (versées) / reçues	-27'594'788	-29'285'022
Juste valeur des actifs du régime en fin d'exercice	311'222'458	306'322'240

Le tableau suivant présente un rapprochement de la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur des actifs du régime définie avec les actifs et passifs comptabilisés au bilan (statement of financial position). La première application démarrera avec des gains et pertes actuarielles nulles. Les simulations sont effectuées depuis la première application IPSAS au 01.01.2007 :

Engagement de prévoyance théorique comptabilisé au bilan	31.12.2010	31.12.2009
En CHF		
Valeur actualisée des engagements de prévoyance	710'948'491	714'512'598
Juste valeur des actifs du régime	-311'222'458	-306'322'240
(Excédent) / Insuffisance d'actifs	399'726'033	408'190'358
Gains / (pertes) actuariels non comptabilisés	-106'469'280	-125'523'706
Coût des services passés non comptabilisés	-	-
(Excédent) / Insuffisance d'actifs théorique comptabilisé	293'256'753	282'666'652

L'engagement de prévoyance qui devrait être présenté au bilan évolue ainsi entre les deux exercices :

Mouvement de l'engagement théorique comptabilisé au bilan	2010	2009
En CHF		
(Excédent) / Insuffisance d'actifs à l'ouverture	282'666'652	271'875'648
Charge de prévoyance de l'exercice	27'267'231	27'542'446
Cotisations de l'employeur durant l'exercice	-16'677'130	-16'751'442
(Excédent) / Insuffisance d'actifs à la clôture	293'256'753	282'666'652

Le rendement du patrimoine de la Fondation a évolué de la manière suivante durant l'exercice :

Tableau de rendement attendu		
En CHF	2010	2009
Taux de rendement attendu	5.0%	5.0%
Rendement attendu des actifs	14'436'800	12'941'038
Juste valeur des actifs au 31.12	311'222'458	306'322'240
./. Juste valeur des actifs au 01.01	-306'322'240	-275'854'500
./. Cotisations perçues durant l'exercice	-27'681'699	-27'272'091
Prestations versées durant l'exercice	26'551'168	26'484'407
Apports de libre passage	-2'832'096	-2'057'046
Retraits de libre passage	3'875'715	4'857'660
Rendement effectif des actifs	4'813'306	32'480'670
Taux de rendement moyen effectif	1.6%	11.2%

Les taux de rendement attendus par catégorie d'actifs sont déterminés par référence aux indices boursiers pertinents. Le taux de rendement attendu global de 5% pour 2010 (2009: 5%) est obtenu par pondération des taux par catégorie en fonction de leur poids dans le total des investissements du portefeuille. Le rendement moyen effectif des actifs du régime pour l'exercice 2010 se situe à 1.6% (2009: 11.2%). Les grandes catégories d'actifs du régime, exprimées en pourcentage du total de la juste valeur des actifs du régime, sont les suivantes :

Composants de l'actif du régime		
En %	31.12.2010	31.12.2009
Liquidités	4.5	3.2
Obligations, dépôts à terme et créances	15.0	15.5
Actions	29.0	30.3
Immobilier	44.1	44.9
Fonds alternatifs	7.4	6.0
Autres	0.0	0.1
Total	100.0	100.0

La Fondation de prévoyance en faveur du personnel des tpg ne détient pas d'instruments financiers émis par les tpg ni de bâtiments qui seraient utilisés par les tpg. L'évolution des écarts actuariels au cours de l'exercice est la suivante :

Enregistrement des écarts		
En CHF	2010	2009
Ecarts actuariels non enregistrés au 01.01	125'523'706	134'466'395
Amortissement des écarts	-4'261'028	-5'175'527
Pertes / (gains) sur les engagements	-22'787'830	17'377'017
Pertes / (gains) sur les actifs	7'994'432	-21'144'180
Ecarts actuariels non enregistrés au 31.12	106'469'280	125'523'706

Le calcul de la part à amortir pour l'exercice suivant est présenté dans le tableau ci-dessous :

En CHF	2010	2009
Ecarts actuariels non enregistrés au 31.12	106'469'280	125'523'706
./ 10 % de la v.a. des engagements au 01.01	-71'094'849	-71'451'260
Ecarts actuariels soumis à amortissement	35'374'431	54'072'446
Durée de service future moyenne	12.18	12.69
Amortissement annuel des écarts	2'904'305	4'261'028

A la fin de l'exercice 2010, le montant des écarts actuariels non encore enregistrés dépassait le corridor de CHF 35'374'431. Ce montant est à amortir de manière linéaire sur la durée de service moyenne résiduelle (soit 12.18 ans au 31.12.2010), soit un montant à amortir de CHF 2'904'305 par an.

D'après la meilleure estimation de l'employeur, les cotisations attendues en 2011 représentent CHF 16'965'557 pour la part employeur (y compris les rappels de cotisations) et CHF 9'040'122 pour la part employés (y compris les rappels de cotisations et les rachats).

18.2 Engagements concernant les autres avantages au personnel

Les engagements au titre des autres avantages aux employés et retraités sont calculés avec une hypothèse de taux d'escompte à 2.75% (2009 : 3%) et correspondent pour l'essentiel à l'attribution de primes d'ancienneté aux actifs et à une participation sur le prix des abonnements ainsi que sur le montant de la prime d'assurance maladie des retraités.

Au 31.12.2010, le montant de cet engagement est évalué à CHF 27'288'297 (2009 : CHF 25'625'709).

19 Capital de dotation

En application des dispositions de l'article 3 LTPG, le capital de dotation des tpg fourni par l'Etat de Genève est de CHF 44'000'000. Cette dotation, nominative et inaliénable, est inscrite au bilan des tpg sous la rubrique : « Capital de dotation ».

Le capital de dotation porte intérêt annuellement équivalent au taux de la dette moyenne de l'Etat de l'année précédente soit 2.875% pour 2010 (2009 : 3%).

20 Fonds de réserves

Selon le Contrat de prestations, les tpg sont responsables de leurs résultats. Ils conservent les trois quarts des excédents de produits, dont deux quarts sont affectés à la réserve générale et un quart à la libre disposition du Conseil d'administration, tandis qu'un quart doit être versé à l'Etat au titre de contribution au renouvellement des infrastructures de transport aériennes et au sol.

En cas de perte, le résultat négatif sera couvert entièrement par le fonds de réserve des tpg et il n'y aura pas de distribution de résultat à l'Etat.

Le fonds de réserves comprend notamment les réserves constituées en application de la législation fédérale (article 64 de la Loi sur les chemins de fer, LCdF) :

- réserve relative à la subvention fédérale au réseau régional ;
- réserve relative à la subvention cantonale au réseau régional.

Les montants sont arrêtés sur la base des résultats dégagés par les secteurs donnant droit à l'indemnité pour les reports de résultats du trafic régional selon art. 64 LCdF. Les variations des réserves sont présentées dans le tableau de variation des fonds propres.

20.1 Proposition d'affectation du résultat de l'exercice

L'affectation du résultat tpg est effectuée au moment de l'approbation des comptes par le Conseil d'administration et sur la base des dispositions légales.

En CHF	31.12.2010	31.12.2009
Résultat net de l'exercice du Groupe	-9'662'544	-1'032'522
./. Résultat net de l'exercice tpg	-9'662'544	-1'032'522
./. Rétrocession du résultat à l'Etat de Genève	-	-
./. Affectation libre par le Conseil d'administration	-	-
Soldes à affecter à la réserve générale	-9'662'544	-1'032'522

Les montants sont arrêtés par le Conseil d'administration pour les attributions prévues à l'article 24 du Contrat de prestations.

20.2 Ecart de conversion

Cette rubrique est utilisée pour enregistrer les écarts de change provenant de la conversion des états financiers de la filiale étrangère tpg France.

21 Revenus des transports

En CHF	2010	2009
Revenus de transports UNIRESO, net	113'747'809	109'991'871
Revenus de transports – tpg	8'697'552	7'353'959
Autres revenus de voyageurs	5'454'086	4'084'755
Total	127'899'446	121'430'586

Les «revenus de transports UNIRESO, net» sont la part revenant aux tpg des titres de transport et abonnements vendus par Unireso. Les revenus de transports tpg sont des prestations de transports directement vendues par les tpg. Les autres revenus de voyageurs contiennent surtout les revenus du contrôle des titres de transports.

22 Contribution de l'Etat de Genève

En CHF	2010	2009
Enveloppe budgétaire trafic d'agglomération et desserte complémentaire	141'723'444	138'058'036
Compensation trafic régional	13'643'168	13'152'225
Indemnités dues à l'introduction de la CTI	11'010'411	10'679'274
Contributions non monétaires	16'885'366	12'131'322
Participations financières aux frais Unireso	281'370	281'370
Total	183'543'759	174'302'227

La contribution de l'Etat de Genève s'inscrit dans le cadre du Contrat de prestations (voir note 1.5).

23 Contribution de la Confédération

En CHF	2010	2009
Contribution fédérale aux lignes régionales	5'429'619	4'800'954
Rétrocession des droits sur carburant	4'042'701	3'825'355
Total	9'472'320	8'626'309

24 Produits d'exploitation divers

En CHF	2010	2009
Produits de publicité	6'548'728	6'248'991
Travaux facturés à des tiers	3'626'332	3'039'535
Autres produits d'exploitation	2'946'500	4'975'043
Production immobilisée	1'555'600	1'654'571
Total	14'677'160	15'918'140

Sous la rubrique « Travaux facturés à des tiers » figurent principalement les refacturations à l'identique du DCTI (voir Note 32.2) et du DT.

Sous la rubrique « Production immobilisée » figurent les frais de main d'œuvre activés. Les produits comptabilisés durant l'exercice sont inclus dans les travaux facturés à des tiers.

25 Frais de personnel

En CHF	2010	2009
Rémunération des collaborateurs	163'145'159	160'269'479
Charges sociales	32'781'835	31'963'123
Avantages postérieurs à l'emploi autres que les retraites	1'662'588	1'583'921
Autres frais de personnel	5'730'699	5'283'315
Frais de personnel	203'320'281	199'099'838

Le nombre moyen de collaborateurs du Groupe s'élève à 1'636 en 2010 (2009 : 1'604).

26 Frais de véhicules

En CHF	2010	2009
Carburant et énergie de traction	14'623'365	14'080'062
Pneus	631'286	583'244
Location véhicules de lignes	155'947	33'505
Autres frais de véhicules	14'840'506	14'384'969
Total	30'251'104	29'081'780

Le poste d'« Autres frais de véhicules » comprend principalement le matériel pour l'entretien des véhicules de lignes pour un montant de CHF 10'589'716 (2009 : 9'603'728) et les coûts kilométriques relatifs à la LCC (Contrat de maintenance datant de juin 2008) pour un montant de CHF 3'778'059 (2009 : 3'360'229).

27 Frais des bâtiments et installations fixes

En CHF	2010	2009
Frais de bâtiments	5'579'963	5'648'719
Frais des installations fixes	16'615'496	12'072'905
Total	22'195'460	17'721'624

Les frais des installations fixes incluent depuis 2008 le droit d'utilisation des infrastructures ferroviaires, propriété de l'Etat de Genève. Ce droit d'utilisation est compensé par une subvention non-monétaire cantonale.

28 Sous-traitance de transport

Les tpg ont signé des contrats de sous-traitance avec des sociétés chargées de l'exploitation de lignes de transport public.

La plupart de ces contrats contiennent une clause de reconduction. Les tpg sont engagés vis-à-vis des sous-traitants pour des durées variables allant jusqu'au 31 décembre 2012. En général, les contrats peuvent être revus en cas de modification du Contrat de prestations liant les tpg à l'Etat de Genève.

L'article 1 LTPG limite la capacité des tpg à sous-traiter l'exploitation de lignes de transport au maximum à 10 % des charges totales.

29 Dotations aux amortissements et pertes de valeur

En CHF	2010	2009
Amortissements sur immobilisations corporelles	31'095'357	28'483'657
<i>dont Mise au rebut des pièces de rechange (reclassés sous frais de véhicules)</i>	<i>-237'456</i>	<i>-736'311</i>
Valeur nette des immobilisations cédées	237'456	660'888
Amortissements sur immobilisations incorporelles	924'070	859'523
Dévaluation sur stocks	375'721	504'882
Différence d'inventaire	-38'263	194'287
Total des dotations aux amortissements	32'356'885	29'966'926

30 Pertes sur constats et débiteurs

En CHF	2010	2009
Provisions sur débiteurs	304'899	834'053
Variations de valeurs et créances	1'008'274	218'572
Total	1'313'173	1'052'625

31 Résultat financier

En CHF	2010	2009
Intérêts sur capital de dotation	1'265'000	1'320'000
Intérêts c/c bancaires	863	20'291
Intérêts sur emprunts	11'374'034	9'735'687
Intérêts sur leasing	0	9'005
Frais bancaires	536'514	509'087
Pertes de change	751'031	42'050
Autres charges financières	847'251	723'014
Charges financières	14'774'692	12'359'134

Le détail de la rubrique « Autres charges financières » se retrouve dans la note suivante en regard de la rubrique « Autres produits financiers ».

En CHF	2010	2009
Intérêts sur placements bancaires	595'562	447'240
Gains de change	613'960	144'779
Escompte sur factures fournisseurs	54'951	53'431
Autres produits financiers	831'514	1'654'928
Produits financiers	2'095'986	2'300'379

Dans la rubrique des autres produits financiers sont inclus les écarts techniques des distributeurs automatiques (DATT). Ceux-ci se sont élevés à CHF 753'817 (2009: CHF 817'597). Une charge du même montant a été comptabilisée en « Autres charges financières »; celle-ci correspond à CHF 143'844 de remboursements effectués en 2010 aux voyageurs sur présentation de justificatifs, CHF 108'000 au titre des remboursements estimés à venir, et CHF 501'973 qui sont restitués à la collectivité.

32 Transactions avec des parties liées

32.1 Etat de Genève

Les tpg sont engagés dans un grand nombre de transactions avec l'Etat de Genève, réciproques ou non :

- les tpg reçoivent des subventions à des titres divers (voir note 22) ;
- les tpg rétrocèdent des montants à l'Etat de Genève dans le cadre des dispositions légales applicables (voir note 20.1) ;
- les tpg bénéficient de la caution simple de l'Etat de Genève pour les emprunts contractés en 2005 auprès de banques et pour le dernier financement levé en 2008 (voir note 17).

Diverses transactions interviennent dans le cadre normal de l'activité des tpg ; ces transactions sont le plus souvent conclues à un prix qui couvre le coût de la prestation pour l'une ou l'autre des parties.

Les transactions les plus significatives sont présentées ci-après :

En CHF	2010	2009
Subventions reçues	183'543'759	174'302'227
./. Intérêt sur le capital de dotation	-1'265'000	-1'320'000
./. Paiements à l'Etat de frais de garantie	-334'424	-269'916
Total	181'944'335	172'712'311

32.2 Etat de Genève, DCTI

Selon le Contrat de prestations 2007-2010, chaque année une enveloppe est attribuée aux tpg pour l'entretien des infrastructures basée sur les travaux effectifs facturés.

Par ailleurs, dans le cadre de la prise en charge d'investissements par l'Etat de Genève, des charges de fonctionnement (entretien et amélioration des infrastructures aériennes et au sol) sont facturées au DCTI. Elles se montent au 31 décembre 2010 à CHF 5'230'507 (2009: CHF 3'644'668).

32.3 Dirigeants des tpg

La rémunération des dirigeants des tpg se présente comme suit :

En CHF	2010	2009
Président du Conseil d'Administration (y compris les jetons de présence d'autres conseils)	167'504	173'691
Rémunération du Conseil d'administration hors président	539'979	455'646
Nombre d'administrateurs et personnes rattachées au CA hors Président	20.9	20.9
Rémunération du Directeur général	338'150	325'207
<i>dont salaire variable et primes</i>	<i>31'070</i>	<i>27'866</i>
Rémunération du Collège de Direction hors DG	1'875'998	1'807'733
<i>dont salaire variable et primes</i>	<i>168'850</i>	<i>139'600</i>
Nombre de directeurs hors DG	7.0	7.0
Salaire le plus élevé au sein des directeurs hors DG	280'550	273'973
Salaire le plus bas au sein des directeurs	259'468	230'921
Rémunération totale en CHF	2'921'631	2'762'276

Le salaire variable et les primes sont constitués uniquement d'une prime sur atteinte d'objectifs. Depuis juillet 2009 celle-ci est limitée au directeur général et aux directeurs.

Concernant la prévoyance professionnelle, tous les salariés des tpg y compris les dirigeants sont assurés aux mêmes conditions auprès de la Fondation de prévoyance des tpg. La cotisation des salariés actifs est fixée à 25.5%, répartie 1/3 à la charge des salariés et 2/3 à la charge des tpg.

32.4 Autres parties liées

Les transactions réalisées par les tpg avec d'autres entités publiques sont toutes réalisées à des conditions de marché.

33 Communauté tarifaire UNIRESO

La Communauté tarifaire Unireso est un contrat de société simple, conclu par les tpg, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et la Société des mouettes genevoises (SMGN). La Communauté tarifaire a pour objet de représenter les participants au contrat dans le cadre des discussions engagées avec l'Etat de Genève. Le contrat a été signé le 28 juin 2001.

La Communauté tarifaire ne dispose pas de capitaux propres ; elle reçoit des subventions et des produits, elle encourt des charges communautaires, qui sont attribuées aux associés selon une clé de répartition contractuelle (93.79 % pour les tpg). Le Groupe ne contrôle pas la société et n'intègre dans ses comptes que la part des produits et des charges lui revenant proportionnellement.

Les principales données financières relatives à Unireso peuvent être résumées comme suit :

En CHF	2010	2009
Ventes tpg (titres de transport)	121'330'595	113'914'970
./. Part tpg sur les produits	123'251'290	117'882'104
./. Part tpg sur les subventions	11'291'781	10'960'644
Part tpg sur les produits / charges financières	-1'783	-1'626
Paiements effectués	12'145'485	13'661'224
Solde du compte courant tpg-Unireso	-1'068'774	-1'268'180

34 Cautionnements et garanties

Le tableau suivant présente les garanties données par des tiers aux tpg :

En CHF						
Tiers bénéficiaire	Type de contrat	Type de garantie	De la part de	31.12.2010	31.12.2009	Echéance
BCGE - Genève	Emprunt LT (>04/05)	Caution simple	Etat de Genève	85'578'182	88'625'508	27.05.2025
BCVS - Sion	Emprunt LT (>01/05)	Caution simple	Etat de Genève	41'818'606	45'661'833	30.01.2015
BCVS - Sion	Emprunt LT (>04/05)	Caution simple	Etat de Genève	18'346'906	18'911'756	28.11.2025
SOGETRAM - Paris (F)	Financement (>09/08)	Caution simple	Etat de Genève	125'339'563	111'842'382	31.12.2038
				271'083'257	265'041'479	

Ci-dessous les garanties données par les tpg

Ville de Genève	Loyer kiosque Rive (07.04.1998)	Garantie loyer	UBS SA	2'400	2'400	indéterminée
En EUR						
UITP - Bruxelles (B)	UITP 2013 World congress	Garantie	BCGE	500'000	500'000	30.06.13

35 Engagements découlant de contrats de location simple

Le Groupe est engagé dans divers contrats de bail pour des locaux et des équipements de bureaux principalement.

Les paiements futurs minimums à effectuer au titre de ces contrats sont les suivants :

En CHF	Paiements minimums	
	2010	2009
Moins d'un an	126'865	152'666
Plus d'un an mais moins de cinq ans	137'596	-
Total des paiements minimums	264'462	152'666

36 Gestion des risques

La gestion des risques financiers aux tpg s'inscrit dans une démarche globale et transversale de gestion des risques qui a été formalisée en 2008 sous l'impulsion d'un groupe de travail composé de la Direction générale, de la cellule Santé-Qualité-Sécurité-Environnement (SQSE) et du contrôle de gestion avec une volonté de développer un outil de pilotage stratégique. Ce groupe de travail est devenu la cellule de pilotage qui, avec le collège de direction des tpg, évalue les risques stratégiques et donne des orientations

suite aux signaux émis par l'organisation sur ces risques. Tous les trois mois, elle prend connaissance du tableau de bord qui permet le suivi de l'ensemble des indicateurs et décide des mesures à prendre en cas de nécessité. Ce sont ainsi les risques stratégiques, opérationnels et financiers qui sont suivis. La matrice des risques a été développée à partir de la cartographie des treize macro-processus qui décrivent l'activité. Chaque macro-processus est tenu par un domaine d'activité dont la direction en est le pilote. Les objectifs et les principes de la gestion des risques ont été validés par le Conseil d'administration des tpg en octobre 2008. La politique de gestion des risques, base du Système de Contrôle Interne (SCI) des tpg, a pu être formulée conformément à la LTPG, à la LGAF, à la LSGAF ainsi qu'à ses propres règlements de gouvernance d'entreprise.

Dans le cadre de leurs activités opérationnelles, les tpg sont exposés à des risques financiers variés, plus précisément au risque de marché (risque de change, risque de taux d'intérêt), au risque de crédit (risque de contrepartie) et au risque de liquidité. La gestion des risques est centrée sur le caractère imprévisible de l'environnement financier et a pour objet d'en minimiser les conséquences négatives potentielles sur les performances financières des tpg.

Les tpg ne recourent que de manière très limitée aux instruments financiers dérivés pour se couvrir contre ces différents risques, uniquement dans le cadre de transactions d'actifs ou passifs ou de transactions anticipées, en accord avec les politiques susmentionnées. Le risque de marché provient essentiellement de la fluctuation des monnaies étrangères et des taux d'intérêts.

Le risque de crédit représente le risque qu'une contrepartie ne remplisse pas ses engagements. Les tpg ne sont pas exposés à de fortes concentrations de risque de crédit sur ses disponibilités ni sur ses créances commerciales, lesquelles sont réparties sur différents réseaux.

Le risque de liquidité survient lorsqu'une société rencontre des difficultés à remplir ses obligations associées à des instruments financiers. Ce type de risque est géré en limitant l'exposition à de tels instruments financiers et en faisant coïncider les échéances avec les entrées de trésorerie. De par son entité contrôlante, les tpg n'escomptent pas de difficulté de refinancement.

Il est à noter que la LTPG régule les emprunts des tpg ; au-delà de 3 ans et/ou CHF 2'000'000, les tpg doivent solliciter l'accord du Conseil d'Etat.

36.1 Risque de crédit

Les tpg ne sont pas exposés à un risque de concentration des débiteurs. La politique des tpg consiste à assurer en permanence un suivi des risques de crédit. A ce jour, le risque encouru ne s'est jamais concrétisé. Les avances versées sur les engagements sont couverts par des garanties bancaires de restitution d'acompte.

Le risque de crédit des tpg est limité par d'une part la relative bonne notation financière de son principal contributeur, l'Etat de Genève, et par la mise en place d'une politique de suivi du risque client avec la demande de caution bancaire auprès des revendeurs de titres de transports. Les prêts accordés au personnel sont garantis par la déductibilité de leur remboursement du versement mensuel du salaire.

Les transactions sur les titres et instruments dérivés sont effectuées auprès d'institutions financières soigneusement sélectionnées.

Le risque de crédit maximum correspond à la somme de tous les actifs financiers et il se décompose de la manière suivante :

En CHF

Rubrique	Catégorie	31.12.2010	31.12.2009
Liquidités	Liquidités	6'387'207	18'547'998
Débiteurs d'exploitation	Prêts et créances	23'199'328	18'150'601
Autres actifs circulants	Prêts et créances	7'670'983	10'105'394
Actifs financiers à long terme	Actifs disponibles à la vente	783'683	852'379
Total		38'041'201	47'656'373

36.2 Risque de liquidité

Les dépôts constitués auprès de Bank of Ireland et Skandinaviska Enskilda Banken AB (SEB) pour payer les redevances du crédit bail fiscal suédois en faveur de Skandinaviska Enskilda Banken Finans AB devenue SEB AB après fusion le 1^{er} octobre 2007 sont couverts par des contrats signés entre ces trois acteurs et les tpg en 2004 et 2005, qui assurent un netting des deux positions et la couverture des risques inhérents à une éventuelle fin de la transaction avant son échéance.

Le risque que les tpg éprouvent des difficultés à remplir leurs engagements liés à des passifs financiers ou que les tpg ne remboursent pas leurs dettes ou qu'ils aient des difficultés à souscrire à de nouveaux emprunts repose sur son principal contributeur et garant, l'Etat de Genève.

36.3 Risque de taux

Au niveau de ses actifs et passifs financiers, les tpg ne sont exposés que faiblement au risque de taux d'intérêt. Ils peuvent subir l'effet prix par la variation de la valeur de ces actifs et passifs lorsque les conditions du marché changent.

Ils sont peu exposés à l'effet revenu car leur dette est principalement libellée en taux fixe. Sur le total des frais financiers, le coût d'une hausse de un point de base de la courbe des taux serait de CHF 22'344.

On note que l'emprunt avec la Banque Cantonale de Genève contient une option de refixation du taux dans 10 ans et qu'environ la moitié de la dette auprès de Société Générale et Crédit Foncier de France est à taux variable protégé par un plafond.

Les tpg détiennent des actions du Parking Place de Cornavin SA, société dont la gestion est assumée par la Fondation des Parkings ; ces titres ont une valeur fiscale officielle publiée par la Ville de Genève dans le cadre du prêt chirographaire y relatif.

36.4 Risque de change

Les tpg contractent de façon régulière des engagements en EURO envers leurs fournisseurs. Ils sont alors exposés au risque de change découlant des fluctuations des taux de change entre l'EURO et le franc suisse. Le risque est limité par des encaissements de factures en EURO.

Dans ce cadre, les tpg souscrivent ponctuellement des contrats de change à terme avec leur(s) banque(s) qui peuvent se transformer, lorsque l'échéance de l'engagement est reportée, en swaps de devises (EUR/CHF). Une petite partie des factures fournisseurs en EURO est couverte par des achats au comptant selon l'opportunité.

Les instruments dérivés ouverts à la date de clôture sont présentés ci-dessous :

En CHF

Termes	Parités		31.12.2010		Cours	Termes	Juste valeur au 31.12.2010	31.12.2009
Long	EUR/CHF	EUR	1'500'000	1.2620	1.2530	26.01.11	-13'500	-
Long	EUR/CHF	EUR	1'000'000	1.2615	1.2530	25.02.11	-8'500	-
Positions en nominal		EUR	2'500'000				-22'000	-

37 Evénements postérieurs à la date de clôture

Aucun événement postérieur à la date de clôture avec impact sur l'exercice 2010 n'est à relever.





atpg transports publics genevois

Route de la Chapelle 1, case postale 950

1212 Grand-Lancy 1, Suisse

T. +41 22 308 33 11 F. +41 22 308 34 00

info@tpg.ch - www.tpg.ch