

RAPPORT ANNUEL



2017

Fondation AGIR
Rue du Simplon 7
1207 Genève
☎ 022/328 03 93

Organes

Membres du Conseil de Fondation

M. Jean-Claude RUCKTERSTUHL, Président, membre fondateur

Pr. Pierre-Yves MARTIN, Vice-président, membre fondateur

Pr. Thierry BERNEY, membre

Administration & Direction

Mme Bintou DIEDHIOU

Administration & Ressources Humaines

Mme Rosa-Linda MCDONALD

Programmation des Transports

M. Jean-sébastien VESSAZ

Mme Nelly DONGBA (50%)

Comptabilité

Mme Nelly DONGBA (50%)

M. Jean-Claude BERENGUER (supervision)

Développement Commercial-vente & Marketing - Communication

M. Christian MONZANI

Staff Chauffeurs

M. Job BAIRE

M. Dominique BARCHECHAT

M. Pierre CAVROIS

M. El Hassan EL MAAZI

M. Gilles KRIPPNER

M. Silvano LUCIANI

M. Jefferson OCORO IBARGÜEN

M. Mehmet RASHITI

M. Safet RUSITOVIC

Mme Myriam SCALA

M. Gerald ZEHREN

M. Enver ZENELI

Notre Fondation a dès le départ choisi de travailler avec le concours des emplois de solidarité, car ce programme nous permettait de faire bénéficier à de nombreux patients des transports à coût particulièrement bas.

Notre politique a été de favoriser l'engagement de personnes de plus de 50 ans, sachant que pour ces personnes, très peu formées ou touchées par un léger problème de santé, le retour à l'emploi traditionnel serait très difficile.

Organe de révision

Auréfi Société Fiduciaire SA, Rue des Battoirs 7, 1205 Genève

Une aventure qui continue

Constituée le 16 juin 2007, la Fondation AGIR, reconnue d'utilité publique, orientée vers une vision sociale de la santé en générale, a fêté ses 10 années d'existence et a pu durant ce temps réaliser petit à petit les objectifs qu'elle s'était fixés.

Sans manifestation ostentatoire, ses dix années de travail au bénéfice d'une partie de la population fragile de ce canton ont néanmoins mis en évidence un certain nombre de difficultés que rencontrent les personnes en déficit de mobilité.

Depuis les années 80, l'objectif des politiques sanitaires de ce canton a été de tout mettre en œuvre pour que les personnes âgées, malades puissent recevoir les meilleurs soins possibles à domicile. L'impasse, volontaire ou involontaire, a toutefois été faite sur les besoins en transport de cette catégorie de personne. Et, à la maison comme en EMS, les personnes à mobilité réduite ont impérativement besoin de pouvoir se déplacer, que ce soit pour des soins ou pour un accès à une vie sociale la plus riche possible.

Durant ces 10 années d'activité, la Fondation AGIR a voulu offrir dans le domaine du transport une alternative économique à une population captive.

Les tarifs de départ de notre projet étant particulièrement bas mais conforme à notre conception d'un accès pour tous à la mobilité, nous avons compris que nous touchions à un domaine sensible et qu'il était nécessaire pour nous de médiatiser au temps que ce peut notre philosophie du transport accompagné pour convaincre sur la nécessité de changer de modèle économique.

Dès lors, nous étions convaincus que nous touchions à un filon rémunérateur et que notre politique du tarif "low cost" bousculait le ronronnement de ce secteur.

2017 a marqué un tournant majeur dans la perception politique de la question du transport des personnes à mobilité réduite, puisque 2 Conseillers d'État, Messieurs les Conseillers Mauro Poggia et Luc Barthassat décidèrent ensemble de prendre cette question à bras le corps pour tenter de répondre à la motion 2224 que notre Fondation avait initiée en 2013 en interpellant des élus du Grand Conseil.

Cette année, nous pouvons nous féliciter d'avoir œuvré à une prise de conscience politique d'une réelle problématique des transports pour personnes à mobilité réduite et espérons que les années à venir, au travers des propositions que nous allons continuer à faire, permettront de solutionner cette problématique non pas en faveur du business et de la totale liberté des couts au détriment des patients, mais au contraire au bénéfice d'un service public spécialisé pour le transport de personne à mobilité réduite.

Cela devrait impliquer, bien sûr,

1. une réorganisation complète de ce type de transport,
2. une politique des prix adaptés aux usagers
3. un financement de ces transports revu et corrigé par

la Créativité, l'Inventivité et la Volonté

des décideurs.

Nouvelle convention EdS

Depuis 2008, année de la création de notre service de transport, la Fondation a privilégié la collaboration avec le service des emplois de solidarité (EdS), nouvellement créée par le Conseiller d'État François Longchamp.

Cette collaboration avait pour avantage de permettre la construction d'un service de transport accompagné en répercutant directement sur nos tarifs la participation de l'état de Genève aux salaires.

L'inconvénient de cette collaboration était les salaires EdS fixés par l'état et non négociables ainsi qu'une quantité de postes attribués pour une période donnée.

Mais il faut bien reconnaître qu'actuellement, après 10 ans d'expérience, l'évaluation que nous pouvons en faire est quand même très positive.

Si sur le plan économique nous pouvons regretter une rigidité de l'état à adapté annuellement le statut des EdS, il n'en demeure pas moins que les postes attribués à notre fondation ont eu des répercussions extrêmement positive sur la plus grande partie des collaborateurs ayant travaillé chez nous.

En effet, le secteur d'activité dans lequel nous exerçons est valorisant, ce qui a permis pour bon nombre d'entre eux de retrouver une image et un statut positifs, certains exprimant avoir retrouvé la fierté de travailler.

Depuis 2016 et la modification de la loi sur le chômage, la convention de collaboration a été revue pour encourager les entreprises à s'investir plus fortement dans la réinsertion de leurs employés EdS sur le marché primaire de l'emploi, à tel point qu'en ce qui nous concerne nous nous sentons glisser petit à petit non plus vers une structure d'occupation avec une éventualité de retour au marché primaire de l'emploi, mais vers une véritable structure de réinsertion professionnelle pour laquelle nous n'avons ni les

compétences ni les outils ni les moyens financiers d'assumer pleinement et efficacement le rôle.

La nouvelle convention 2018 – 2019 va certainement nous donner de meilleurs éléments de compréhension sur la faisabilité et l'efficacité des objectifs recherchés par le DEAS.

L'originalité de notre fondation est qu'elle est constituée à plus de 80% de personnels en EdS, ce qui lui donne un statut un peu d'exception dans l'ensemble des partenaires du service des emplois de solidarité.

La nouvelle convention va nous doter de postes supplémentaires et avec 20 postes conventionnés, nous pourrons avoir une vue plus claire du niveau d'atteinte possible des objectifs fixés.

2017 a été, sur le plan du personnel, une année relativement stable. Cela a été bénéfique pour la Fondation compte tenu de la lourde année 2016 dont nous nous éloignons avec joie !

Départ - arrivé des collaborateurs

Pour l'ensemble du personnel de la Fondation, 4 personnes nous ont quittés courant 2017 et donc 4 nouvelles personnes nous ont rejoints, 2 en tant que chauffeur, 2 pour le secteur administratif.

Pour une organisation comme la notre un turn-over important nous imposerait une obligation de formation extrêmement importante et pourrait, dans une certaine mesure, réduire considérablement la qualité du service que nous proposons.

Le départ de 4 personnes correspond au changement d'un quart de notre personnel.

Réaliser un nombre plus important de changements est difficilement envisageable. Par contre, notre principal objectif pour les 2 années à venir sera de mettre en place les moyens nécessaires pour que nos employés EdS ayant des projets de retour sur le marché primaire de l'emploi puissent le faire dans les meilleures conditions possible.

CONSEIL DE FONDATION

Depuis sa création en 2007, la Fondation dispose d'un Conseil, selon les statuts, formé au minimum de 7 membres.

Ayant évolué depuis lors, il n'en demeure pas moins qu'un renouvellement régulier de ses membres est nécessaire pour apporter les énergies utiles à ce projet.

2018 devrait, je l'espère, voir le renforcement de ce Conseil afin de pouvoir avoir les forces nécessaires à la poursuite des buts statutaires.

Jean-Claude RUCKTERSTUHL

Activité transport

DES TRANSPORTS DÉCIDÉMENT ORIENTÉS SERVICE PUBLIC

Depuis décembre 2008, la Fondation AGIR œuvre inlassablement pour faire reconnaître la nécessité de considérer les transports à but médical comme faisant partie des soins de base nécessaire aux personnes malades.

Non seulement nous avons la fourche volonté de pouvoir doter les personnes en manque de mobilité de transports financièrement accessible pour se soigner, mais une autre dimension nous semble tout autant nécessaire pour assurer un équilibre psychique et une vie sociale acceptable : un transport pour les loisirs accessibles de manière identique aux transports à but médical.

En ce sens, notre Fondation martèle depuis des années l'importance de créer un véritable service de transport accompagné, accessible à un large public et à un tarif proche de celui d'un transport public pour personne valide.

DES PARTENARIATS PROMETTEURS

Notre engagement pour un accès facilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite nous permet de sensibiliser des partenaires institutionnels à cette question et nous nous en réjouissons. Courant 2017, nous avons développé des relations très enrichissantes avec le Réseau de soins du département de la santé, et c'est avec un immense plaisir que nous pouvons envisager de poursuivre ce lien au bénéfice des personnes bénéficiaire des prestations du Réseau de soins.

Dans ce cadre, nous espérons pouvoir nous intégrer dans les différents programmes qui y sont développés, que ce soit en termes de transport pour des soins ou alors pour pouvoir soulager la charge assurée par les proches aidants.

La politique de santé du canton de Genève encourage les personnes malades à rester chez elle le plus longtemps possible. C'est un objectif auquel nous nous associons bien évidemment. Mais il faut reconnaître aussi que la mobilité, que ce soit pour des soins ou simplement par besoin de vie sociale, est une nécessité pour chacun d'entre nous. Notre nouvelle collaboration avec le Réseau de soins nous permet d'imaginer des solutions innovantes pour l'avenir.

En ce qui concerne le nouveau contact avec le département de la cohésion sociale de la ville de Genève, nous devons là aussi nous réjouir d'avoir pu transmettre les préoccupations qui sont les nôtres dans le domaine de l'accès à la vie sociale pour les personnes touchées par un déficit de mobilité. Si les besoins en transports pour des raisons médicales sont généralement reconnus, respectés, mais très moyennement financés, les envies de mobilité, au travers de transports qui aujourd'hui coutent encore très cher, ne sont quasiment jamais entendues.

Pour notre part, nous partons du principe que les besoins et subsidiairement les envies d'une population telle que celle dont nous nous occupons doivent être pris en compte et évaluer afin d'en satisfaire le plus grand nombre. Ce n'est qu'après cela qu'il faut évaluer les couts d'un tel service et n'avoir aucun tabou pour envisager l'organisation du financement d'un tel type de prestation.

Nous pensons que le temps est venu de pouvoir satisfaire aussi bien les besoins que les envies des personnes touchées dans leur mobilité, que la nécessité d'un scanner ne doit pas être prioritaire sur l'envie d'un repas avec des amis ou d'un théâtre.

Les premiers contacts que nous avons actuellement avec la ville de Genève nous encouragent à penser que les éléments qui précèdent sont pris en compte dans l'établissement de cette collaboration et nous espérons que pour les années à venir nous pourrions accentuer l'accès des usagers à notre service et que la réduction des couts que nous envisageons pourra enfin aboutir à une possibilité de transport pour les personnes à mobilité réduite aussi facile que l'accès au transport public pour les personnes valides.

Véhicules

Datant de 2012, l'ensemble de notre flotte de 7 véhicules a atteint la limite de son bon fonctionnement pour une activité de transport accompagné.

En 2016, toutes nos voitures de marque Dacia, c'est-à-dire des véhicules de qualité d'entrée de gamme, affichaient plus de 100'000 km au compteur. Il fallait donc impérativement trouver le financement pour remplacer des véhicules devenant obsolètes.

Après une évaluation minutieuse des véhicules du marché susceptible de pouvoir offrir la qualité nécessaire à la poursuite de notre activité, très vite s'est détaché le VW Caddy Maxi modifié pour fauteuil roulant.

Les avantages de ce type véhicule étaient nombreux, mais avant tout, ils nous permettaient d'envisager quasiment sans restriction le transport de personne en fauteuil roulant, qu'il soit manuel ou électrique.



En même temps, nous savions combien la demande en transport accompagné était forte et donc qu'il nous fallait envisager, dans la mesure du possible, une augmentation du nombre de véhicules pour faire face à ces besoins.

SAVOIR CE QUE L'ON VEUT ET CE DONT ON A BESOIN EST IMPORTANT, MAIS NE RÉSOUT PAS LA QUESTION DU COMMENT L'OBTENIR !

Dès lors, il nous a fallu faire un budget et envisager les différents types de financement possible. Courant 2016, une première demande fut adressée à des organismes de financement, notamment à la loterie romande. Puis, courant 2017 diverses demandes complémentaires nous furent adressées et nous avons dû refaire de nouvelles demandes comportant les éclaircissements nécessaires.

En mai, une première partie du financement des véhicules était obtenue. Il fallait maintenant trouver le solde restant afin de donner à notre Fondation un véritable outil de travail conforme aux exigences de confort et de sécurité dont nos adhérents ont besoin.

Notre volonté et notre ténacité s'en trouvèrent récompensée lorsque, début octobre la Loterie romande accepta de financer la partie restante de notre projet.

Le 15 décembre marquait la fin de la livraison de notre nouvelle flotte VW Caddy Maxi entièrement équipée, marquée aux couleurs de la fondation et destinée nous l'espérons à durer dans le temps et offrir aux personnes fragiles dont nous nous occupons le confort et la sécurité que nous estimons leur devoir.

Le renouvellement d'une flotte de 9 véhicules est une aventure difficile, de longue Alène, semée d'embûches, de pièges... et même de jalousie !

Nous pouvons comprendre tout cela, et chaque acteur du secteur transport accompagné y joue sa partie. Mais à l'évidence la partie que nous jouons ne concerne pas nos seuls intérêts. Elles concernent exclusivement celle des personnes touchées dans leur mobilité, captives du type de service que nous offrons elles doivent parfois se ruiner pour y avoir accès.

Nous espérons qu'à travers notre modèle de développement et de gestion nous aurons la possibilité de démontrer à tous que le transport accompagné excessivement cher n'est pas une fatalité et qu'avec un peu d'inventivité, de créativité et de combativité il est parfaitement possible de pouvoir offrir à nos usagers des prestations de transport équivalentes financièrement à celle des transports publics pour personnes valides.

Évènement & Humanitaire

UN CENTRE DE SOINS SUR LE LONG TERME POUR HAÏTI

Depuis 2014 – 2015, un petit groupe s'est créé au sein de notre Fondation pour réfléchir à la possibilité de créer un centre de soin à Haïti.

VUE A



MERLINE / PRESENTATION 1ERE ESQUISSE / 18.08.2017 / CONSORTIUM D'ARCHITECTES PROJET MERLINE

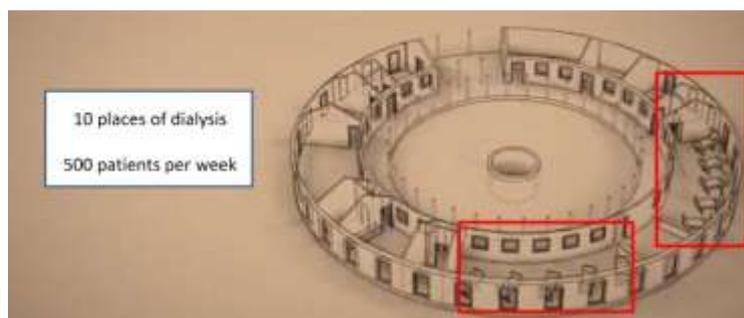
Pourquoi Haïti ?

L'idée est née d'une demande de soins d'une jeune fille haïtienne de 16 ans touchée par l'insuffisance rénale terminale et dans l'impossibilité d'accéder à la dialyse dans son pays. Elle souhaitait pouvoir bénéficier d'une greffe, avec un donneur vivant, au HUG.

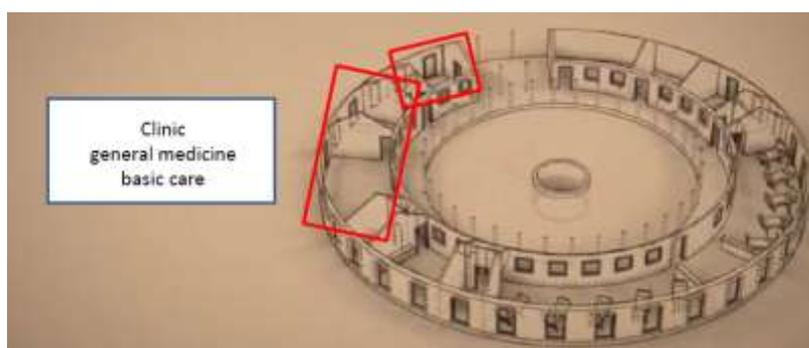
Les obstacles médico-technique pour sa survie ayant été si nombreux cette jeune fille, Merline César, est finalement décédée.

Si le projet de centre de soins en Haïti se fait avec en filigrane le souvenir de cette jeune fille, il n'en demeure pas moins que les besoins primaire de soins, d'accès à l'eau et à la nourriture sont criants dans le pays. C'est pourquoi une autre phase du projet inclut la mise en culture des 30ha mise à disposition par les Diocèses du département nord d'Haïti et sur lesquels nous allons procéder à une forme adaptée de permaculture. Le centre de soins que nous prévoyons de réaliser prend en compte l'ensemble des besoins cités plus haut.

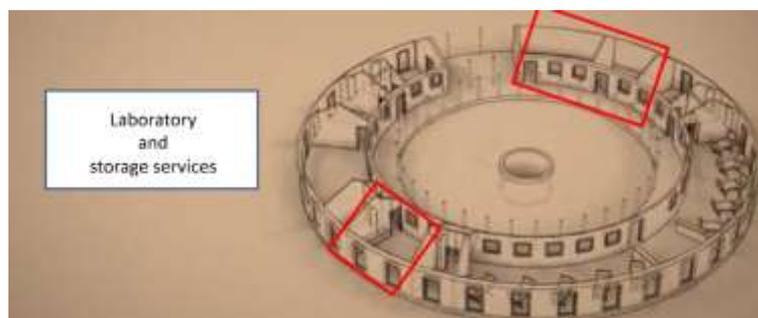
Concernant les soins à proprement parler, il s'agit de créer en fait trois espaces de soins dans le même centre :



un espace dialyse de 10 postes,



un dispensaire général pour les soins de base à la population



et une petite structure de laboratoire nécessaire pour une prise en charge médicale correcte des patients.

Le deuxième axe du projet consiste à proposer dans les écoles de la région nord d'Haïti une sensibilisation à la prévention des maladies chroniques comme le diabète, l'hypertension artérielle et plus largement l'hygiène de vie autant que faire se peut. Il s'agit là de mettre en évidence les risques liés à la consommation de tabac, de sel, de sucre, de matière grasse et d'inciter la jeunesse à s'orienter vers une alimentation plus saine que nous allons proposer dans le troisième volet du projet.

Ce troisième volet s'oriente vers une agriculture productrice aussi bien de revenus que de ressources alimentaires. Pour les revenus, il s'agirait, sur les terres mises à disposition par les évêchés du département nord d'Haïti, de créer une plantation de cacao dont la vente des fèves, après récoltes et fermentation, pourrait financer une partie non négligeable des coûts du centre de soins. Quant à la partie ressource alimentaire, les mêmes terrains pourraient également produire un certain nombre de denrées alimentaires, mis à disposition de la population, à prix coûtant.

Un tel projet est, semble-t-il, un projet particulièrement original et qui ne semble pas être comparable à un autre projet sur place. En effet, selon les éléments dont nous disposons, de nombreux projets de soins ont vu le jour dans des conditions d'urgence et n'ont pas pris ensuite l'orientation du long terme comme notre projet souhaite le faire.

La collaboration étroite entre notre Fondation et les Diocèses du nord d'Haiti avec l'accueil en nos locaux de Mgr Alphonse Quesnel, nous permet d'espérer une mise en route concrète de ce projet courant 2018.

"RACE FOR LIFE" UNE TRANSPLANT CUP QUI MANQUE D'ÉNERGIE

Un nouveau projet événementiel en faveur de la promotion de la transplantation et du don d'organes s'est développé durant l'année.



"Race for life" consiste à mettre en concurrence durant 24h une quinzaine de teams non professionnels dans une épreuve d'endurance de karting électrique.

En effet, depuis quelques années les véhicules électriques commencent à prendre "des parts de marché" dans la mobilité urbaine et il nous a semblé possible de pouvoir organiser une épreuve populaire dans un but humanitaire avec une technologie karting elle aussi tout à fait moderne et aujourd'hui performante.

Le lien entre une course sur 24h et la transplantation est le suivant : lors d'un don d'organe, les greffes qui peuvent s'effectuer avec les organes prélevés doivent être en général compris dans un délai d'environ 24h après le prélèvement. La transplantation représente donc un défi temporel pour être réalisée. Notre évènement voulait ainsi faire un clin d'œil comme un défi au temps.

Force est de constater que réaliser un tel évènement à Genève est semé d'embûches et de difficultés.

Si déjà la thématique du don et de la transplantation fait peur, à cela il faut ajouter les difficultés liées aux espaces disponibles pour faire un tel évènement, son financement, la situation économique générale ainsi que la perception plutôt négative qu'une partie non négligeable de la population genevoise peut avoir sur les courses automobiles en général, et la course de karting pour cet évènement. Les différentes approches que nous avons eues durant l'année pour recruter des teams et pour chercher le financement nécessaire nous laisse à penser en cette fin d'année que sa réalisation sera au combien hypothétique pour juin 2018, moment disponible à Palexpo pour pouvoir y réaliser cet évènement. Quoi qu'il en soit, nous pensons que l'idée est bonne et a du sens, mais peut-être faudra-t-il repenser le concept si d'aventure la réalisation de l'évènement était remise en question.

Finances

Depuis la création de la Fondation ainsi que le début de notre activité transport notre business modèle a toujours été basé sur un financement principalement généré par notre activité économique propre. Cela signifie qu'hormis des demandes d'aides et de soutien ponctuel nous n'avons jamais bénéficié de subvention régulière pour nos activités.

Toutefois, compte tenu de nos buts et de notre reconnaissance d'utilité publique, nous avons pu établir dès 2008 une convention de collaboration avec le service des Emplois de solidarité, lequel finance partiellement un certain nombre de salaires d'employés de notre fondation.

À ceci, il faut ajouter que cette participation de l'État à la diminution de nos charges est en totalité reportée sur notre grille tarifaire des transports ce qui nous permet d'offrir une alternative à une population touchée de plein fouet par des frais de déplacement totalement prohibitif.

Les graphiques ci-dessous présentent une perspective de l'évolution de notre activité durant ces 9 dernières années. Il faut relever les besoins en transport accompagné dans le canton de Genève sont estimé à environ 2500 transports par jour. Notre activité ne représente donc qu'environ 2.5% de l'activité traditionnelle, c'est-à-dire une quantité presque marginale.

Par contre, l'implication sociale que nous avons à de multiples niveaux pour modifier radicalement l'accès au transport accompagné des personnes qui en ont besoin ou qui en aurait simplement envie est très importante. Cela nous différencie de l'ensemble des acteurs de ce secteur et nous espérons, avec un projet construit et taillé, pouvoir offrir à la population bénéficiaire des transports accompagnés financièrement comparables à des transports publics pour les citoyens valides.

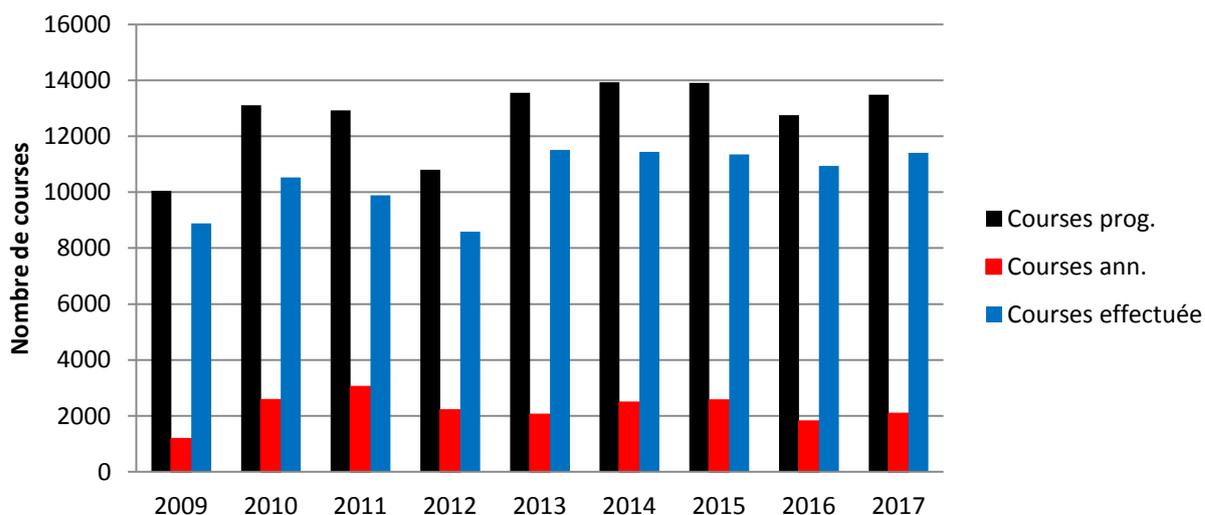
En effet, un prix à la course facturé au client de CHF 8.- nous semble parfaitement atteignable. Mais pour y arriver, il faut bien évidemment une certaine volonté politique, de la créativité et de l'inventivité, de la ténacité. Ces éléments réunis nous permettraient de proposer un modèle original et accessible à tous aussi bien pour des transports médicaux que pour des transports d'accès à la vie sociale.

Graphique évolution des budgets

Évolution des budgets annuels de la Fondation

Partant de 6 personnes salariées en 2009 à 17 salariés en 2017

Graphique courses



Année	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Courses prog.	10'053	13'108	12'928	10'797	13'554	13'924	13'909	12'752	13'487
Courses annulées	1'174	2'577	3'035	2'212	2'049	2'482	2'564	1'811	2'083
Courses effectuées	8'879	10'531	9'893	8'585	11'505	11'442	11'345	10'941	11'404

*En 9 ans, l'évolution des transports a été modeste, mais régulière jusqu'en 2012, puis stable ces 6 dernières années.

Carte usagers



*La plupart de nos usagers résident en ville de Genève. Une autre partie émerge aux communes suburbaines.

Notre activité en campagne reste très modeste.

FONDATION AGIR

ETATS FINANCIERS AU 31 DECEMBRE 2017 ET 2016

	Index de l'annexe	Comptes 31.12.2017 CHF	Comptes 31.12.2016 CHF
ACTIF			
Liquidités	a	42'473.19	45'339.54
Créances	b	108'807.15	48'009.95
Comptes de régularisation actif	c	8'774.65	19'365.50
Actifs circulants		160'054.99	112'714.99
Immobilisations matérielles	d	445'510.95	2'429.00
Immobilisations financières	e	7'802.65	7'801.90
Actifs immobilisés		453'313.60	10'230.90
Total de l'actif		613'368.59	122'945.89
PASSIF			
Dettes à court terme	f	13'395.25	55'854.90
Compte de régularisation passif	g	15'122.50	16'067.00
Capitaux étrangers à court terme		28'517.75	71'921.90
Fonds affectés :			
Fonds pour la promotion des transports (Fondation Wilsdorf)	h	16'011.15	2'298.50
Fonds pour les frais futurs sur véhicules (Loterie Romande)	i	16'918.55	25'629.00
Fonds pour le renouvellement des véhicules (Fondation Wilsdorf)	j	243'526.95	
Fonds pour le renouvellement des véhicules (Loterie Romande)	k	201'984.00	
Fonds pour formation du personnel EdS (Etat de Genève)	l		7'453.00
Capitaux étrangers à long terme		478'440.65	35'380.50
Capital de Fondation		10'000.00	10'000.00
Résultat reporté		5'643.49	63'622.04
Bénéfice (Perte) de l'exercice		90'766.70	-57'978.55
Capitaux de la Fondation		106'410.19	15'643.49
Total du passif		613'368.59	122'945.89

Compte d'exploitation des exercices 2017 et 2016

	Index de l'annexe	comptes 2017 CHF	comptes 2016 CHF
PRODUITS			
Chiffre d'affaires		367'681.40	346'712.50
Participation cantonale EdS après déduction des allocations pour perte de gain		525'146.80	564'040.60
Allocations pour perte de gain rétrocédées entièrement à EdS		80'428.20	
Participation cantonale ARE			2'460.00
Total des produits d'exploitation		973'256.40	913'213.10
CHARGES			
Salaires EdS	m	646'972.55	604'699.50
Salaires ARE	n		12'300.00
Salaires sans participation de l'Etat	o	92'900.00	84'851.65
Charges sociales EdS		94'652.65	96'336.30
Charges sociales ARE			2'554.50
Charges sociales sur salaires sans participation de l'Etat		14'817.95	17'076.05
Vêtements y.c. nettoyage			229.40
Loyers	p	19'833.75	19'835.00
Frais de locaux, électricité		4'963.00	5'028.65
Amortissements véhicules	q	11'907.90	22'105.00
Frais de transport	r	60'816.95	51'394.35
Autres frais liés à l'exploitation	s	56'662.29	63'990.78
Perte et attribution provision dépréciation débiteurs clients	t	8'364.45	9'154.56
Charges d'exploitation		1'011'891.49	989'555.74
Prise en charge par la Fondation Wilsdorf :			
Dissolution amortissement véhicules		-5'181.45	
Frais de promotion			
Prise en charge par la Loterie Romande :			
Dissolution amortissement nouveaux véhicules		-4'297.45	
Dissolution amortissement ancien véhicules		-2'429.00	-10'404.05
Charges nettes d'exploitation		999'983.59	979'151.69
Résultat d'exploitation du service des transports		-26'727.19	-65'938.59

FONDATION AGIR

Compte de pertes et profits des exercices 2017 et 2016

	Index de l'annexe	Comptes 2017 CHF	Comptes 2016 CHF
Report du résultat d'exploitation du service des transports		-26'727.19	-65'938.59
AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION			
Don Fondation Wilsdorf		270'000.00	
Don Loterie Romande		200'000.00	
Subside Ville de Genève		35'000.00	
Subside Etat de Genève		18'000.00	
Sponsoring Warpel CHF 15'000.-- avant TVA		13'888.90	
Vente anciens véhicules Dacia CHF 10'800,- avant TVA		10'000.05	
Dons de particuliers		3'700.00	2'340.00
Honoraires à la Fondation Drogba	u	33'926.30	
Dissolution provision pour cours du personnel EdS	v	7'453.00	
Ristourne prime AXA assurance perte de gain			5'798.85
Studio d'enregistrement, produit de sous-location	x	1'844.20	907.70
Produits financiers		4.54	3.94
Total des autres produits d'exploitation		593'816.99	9'050.49
AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION			
Attribution au fonds de renouvellement des véhicules (Fondation Wilsdorf)		270'000.00	
Attribution au fonds de renouvellement des véhicules (Loterie Romande)		200'000.00	
Provision pour avance de frais pour TransplantCup 2018			693.20
Provision pour avance de frais pour projet Haiti		524.00	
Perte Piétra Stramontino	y	2'000.00	
Réduction de la déduction de l'impôt préalable TVA	z	3'799.10	
Charges financières leasing Renault Crédit			397.25
Total des autres charges d'exploitation		476'323.10	1'090.45
Bénéfice (Perte) de l'exercice		90'766.70	-57'978.55

Remerciements

Pour cette année 2017, le Conseil de Fondation AGIR ainsi que sa direction souhaitent exprimer ses plus vifs remerciements aux partenaires suivants :

- **Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé (DEAS)**
 - ∂ Service des emplois de solidarité
 - ∂ Réseau de soins
- **Ville Genève**
 - ∂ Département de la cohésion sociale
- **Commune de Bernex**
- **Fonds genevois de répartition des bénéfices de la Loterie Romande**
- **Amag Genève**
- **Warpel Carrosserie**
- **Toute l'équipe de la Fondation – chauffeurs et administration**
- **Consortium d'architectes projet Merline PFR architectes pour leur soutien au projet humanitaire en Haïti**

Avril 2018

