

*Date de dépôt : 8 octobre 2019*

## **Rapport**

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 14 504 425 francs à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2020 à 2024**

### **Rapport de M. Jean-Luc Forni**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des finances a étudié le projet de loi en question lors de sa séance du 18 septembre 2019 sous la présidence de M<sup>me</sup> Frédérique Perler. La commission des finances a été assistée par M. Raphaël Audria.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M. Gérard Riedi.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté aux travaux de la commission.

Les travaux de la commission débutent avec l'

**Audition du département représenté par M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur, office cantonal des transports, DI ; M. Benoît Pavageau, directeur, direction des transports collectifs, DI ; M. Alan Rosset, directeur, OCGC – DAGP, DI et M<sup>me</sup> Suzanne Le Bihan, ingénieure, direction des transports collectifs, DI**

M. Pavageau présente le contrat de prestations élaboré en application du PATC (Plan d'Actions des Transports Collectifs) 2020-2024 et adopté par le Conseil d'Etat en avril dernier suite au vote du Grand Conseil, le 22 mars dernier. C'est le premier contrat de prestations de 5 ans, les précédents contrats étant de 4 ans, pour s'ajuster sur la nouvelle durée de la législature. Le contrat de prestations s'élève pour ces 5 années à 14,5 millions de francs au total.

M. Pavageau propose de commencer par un rapide bilan de la période précédente. Il a été marqué par aucune modification de l'offre. C'est une offre constante qui avait été prévue et qui a été maintenue tout au long de cette prestation. Il y a eu quelques aléas dans la production en raison de pannes de bateau solaires au début de mandat, ce qui signifie moins de bateaux disponibles ou des bateaux plus petits. Dans la deuxième partie du contrat, il y a également eu des travaux très importants au niveau de Genève-Plage et, comme une des lignes va jusqu'au Port-Noir, il y a eu un impact sur la production de l'offre au niveau de la plage des Eaux-Vives.

En termes de fréquentation (annexe I : présentation), l'évolution se situe entre 0 et 5% par an. Dans l'avenant 2019, approuvé l'année dernière par le Grand Conseil, les difficultés de systèmes de comptage automatiques liés à sa mise en œuvre dans les bateaux, avaient été relatées aux commissaires. Il avait alors fallu passer en module manuel, mais le système est désormais fiable. Il y a donc eu un ajustement sur la réalité de la fréquentation. C'est pour cela que la clé de répartition d'Unireso a été notablement modifiée en cours de prestations vu que, sur les chiffres initiaux (prévisions d'Unireso), on est aux alentours de 0,6% de répartition de l'ensemble des recettes Unireso. Avec le nouveau comptage, cela a été ajusté entre 0,33 et 0,34%. M. Pavageau précise que ce taux a été approuvé par le Grand Conseil lors de l'avenant précédent.

Comme dans les deux derniers contrats de prestations, les Mouettes disposent d'un dispositif de garantie de recettes. Le contrat de prestations 2014-2019 prévoyait un dispositif de garanties des recettes. La baisse de la clé de répartition Unireso dès 2017 a donc entraîné une garantie de recettes plus élevée, de l'ordre de 500 000 francs.

Au niveau des indicateurs, le taux de couverture global est lié au taux de répartition (respecté dans la première partie et non respecté dans la deuxième partie à cause de la prise en compte des chiffres de fréquentation issus des nouveaux comptages). Les indicateurs liés aux coûts de production sont aussi importants. L'année 2016 a été l'année la plus difficile parce qu'il y a eu beaucoup de départs en retraite et il y a donc eu des charges salariales plus importantes que prévu. En revanche, à partir de 2017-2018, les objectifs fixés aux Mouettes ont été respectés.

D'un point de vue financier, en 2015, le Conseil d'Etat avait décidé d'effectuer une coupe unilatérale sur les subventions pour l'ensemble du Grand Etat. À partir de 2015, les subventions ont donc été bloquées contrairement à ce qui était prévu au contrat de prestations et il y a eu une réduction à hauteur de 5%, sachant que cette réduction était progressive et non pas sur une seule année. On voit que, en 2015 et 2018, le résultat de la SMGN (cf. p. 7 de la présentation) est assez variable. L'explication pour 2016 vient du fait que cette

année a été marquée par de nombreux départs ou prévisions de départs à la retraite, ce qui a nécessité d'anticiper des embauches avec un tuilage entre les nouveaux arrivants et les personnes qui n'étaient pas encore parties. En effet, le métier de pilote de Mouettes est très spécifique et très réglementé au niveau de l'OFT. Il nécessite une longue formation et de passer un examen. Pour pouvoir trouver les pilotes, les Mouettes embauchent donc du personnel qui n'est pas agréé, qu'elles forment et qui obtient ensuite l'agrément de l'OFT, d'où cette part de masse salariale importante.

Ensuite, en 2017-2018, il y a eu des événements imprévus. Par exemple, en 2018, les Fêtes de Genève n'ont pas eu l'ampleur habituelle. Il faut savoir que, lors d'une année classique, il y avait quasiment 100 000 F de coûts Securitas pour assurer la sécurité sur les bateaux à l'embarcadère qui n'était pas pris en charge par Genève Tourisme et qui était pris en charge dans ce contrat. En 2018, les coûts Securitas ne se sont élevés qu'à 10 000 F. Ensuite, les Mouettes ont aussi essayé de serrer de près les frais d'entretien de la flotte qui arrivait en fin de vie. Il fallait maintenir les bateaux en état, mais ne pas aller au-delà comme s'ils avaient vocation à perdurer. Il était, en effet, prévu qu'ils soient remplacés vu qu'ils étaient trop vétustes. Il y a donc eu des économies plus importantes.

On peut également remarquer que la capacité des Mouettes à avoir un budget prévisionnel très fin peut encore progresser. Ils ont fait quelques erreurs de prévisions comptables, notamment sur le versement des assurances en cas de longue maladie de leurs salariés. Néanmoins, le contrat de prestations prévoyait qu'en faisant un cumul de l'ensemble des bénéfices sur l'ensemble du contrat de prestations et qu'en cas de bénéfice cumulé, 50% étaient reversés au canton de Genève. Les Mouettes ont ainsi rétrocédé plus de 160 000 F sur le bénéfice des 320 000 F annoncés. M. Pavageau précise qu'il n'y a pas de dividendes versés. L'intégralité du bénéfice des Mouettes est affectée en fonds propres.

Pour le nouveau contrat de prestations, le PATC ne prévoit aucune évolution de l'offre, que cela soit en termes de lignes ou d'horaires. Il y a ainsi la même fréquence et la même amplitude. En revanche, il y aura de nouveaux bateaux et les Mouettes pourront produire un peu plus de « Place Kilomètre » (PK), mais avec le même niveau de fréquence. L'Etat a profité de ce contrat pour introduire deux éléments importants dans sa relation contractuelle avec les Mouettes. Certains acteurs, en particulier la Ville de Genève, ont émis le souhait d'avoir une nouvelle ligne. La première modification contractuelle permet qu'un nouveau financeur puisse proposer de financer une ligne. En revanche, il a déjà été planifié qu'il faudrait assurer la totale étanchéité des productions entre celles qui sont financées par le canton et celles qui pourrait

être financées par un tiers. La deuxième modification contractuelle prévoit la possibilité d'adapter proportionnellement les prestations réalisées par la SMGN dans le cas où l'Etat de Genève modifierait le montant de l'indemnité de fonctionnement.

Autre élément majeur de la prochaine période : les bateaux arrivent en fin de vie. Le processus a ainsi été engagé pour renouveler trois bateaux en bois. Il s'agit de deux bateaux vraiment utiles tous les jours. Deux bateaux vont ainsi être achetés pour un coût estimé de 1,5 million de francs chacun. Une opportunité s'est par ailleurs présentée pour le bateau de réserve. Plutôt qu'acheter un bateau neuf à 1,5 million de francs, le département a discuté avec les Mouettes et Swissboat et ont saisi l'opportunité de racheter un bateau d'occasion à la société Swissboat. Le coût ne serait que de 250 000 F, il a semblé plus pertinent que les Mouettes rachètent un bateau à 250 000 F plutôt que d'avoir un bateau de réserve tout neuf à 1,5 million de francs. Cette décision limite les amortissements et les dotations aux amortissements.

Il faut savoir que ce contrat de prestations a été calculé sur la base du taux d'intérêt de février dernier, date à laquelle il a été conclu. Il devra donc être ajusté en fonction de l'évolution des taux du marché au moment où ce marché sera notifié, donc d'ici la fin de l'année. Il n'y a pas de grandes variations actuellement sur les taux, mais on ne sait pas s'il n'y aura pas une petite variation financière du fait du cadre politique.

Les recettes découlent du contrat de prestations et de la convention passée avec Unireso qui va enregistrer une évolution sensible avec la mise en service du Léman Express. Le gâteau va ainsi être amené à s'accroître de manière notable. Le département s'était fixé comme objectif de permettre d'avoir une offre générant +15 millions de francs de recettes par an. Dans les prévisions de son modèle, Unireso atteint 15,9 millions de francs, soit +10,5% de recettes en 4 ans à fin 2020. En termes de répartition, le gâteau va grossir, mais la répartition va être différente puisque les CFF auront une part plus importante. On passe d'une part de 92% pour les TPG à 88%. Pour les Mouettes, au niveau de l'évolution des revenus de transports Unireso, on passe de 620 000 F en 2019 à près de 800 000 F en fin de contrat de prestations d'après les prévisions d'Unireso.

M. Pavageau indique qu'ils ont également accentué la pression sur les recettes propres de la SMGN, que cela soit des recettes publicitaires, de la production d'électricité, etc.

M. Pavageau signale que la CCT était arrivée à expiration. La SMGN a donc négocié un nouvel accord avec le syndicat SEV. Évolution notable au niveau des conditions salariales, la précédente convention avec le syndicat

prévoyait un dispositif d'augmentation des salaires que lors des 6 premières années au sein de cette société. Maintenant, ce dispositif d'augmentation se fait sur les 15 premières années de présence dans cette société.

Des efforts ont également été demandés à la SMGN pour accentuer les efforts de publicité pour faire mieux connaître la fonction de transport public des Mouettes.

Bien entendu, l'acquisition de nouveaux bateaux signifie de nouveaux amortissements et emprunts et, donc, de l'intérêt sur la dette.

Au niveau de l'évolution des charges (cf. p. 14 de la présentation), on voit que l'évolution des frais de personnel est essentiellement liée aux dispositifs salariaux. Pour les amortissements, il y a une évolution notable en 2020-2021 lorsque les nouveaux bateaux seront livrés. Les charges d'exploitation sont relativement stables. Au niveau des charges de gestion diverses, il y a une évolution assez importante notamment liée au poste « publicité ». C'est également dans les charges de gestion diverses que l'on trouve les intérêts sur la dette, d'où cette évolution de 384 500 F en 2019 à 510 681 F en 2024. Le taux de couverture (recettes sur charges) s'élève entre 22,7% en 2020 à 23,1% en 2024.

M. Pavageau fait savoir qu'un plan d'investissement a été mis en place lors de la négociation de ce nouveau contrat de prestations avec les Mouettes. Préalablement, il n'y avait pas de clause contractuelle sur les plans d'investissement. Le dispositif contractuel ne permet pas aux Mouettes, société privée, d'effectuer les investissements qu'elle souhaite sans autorisation préalable de son financeur exclusif.

M. Pavageau explique qu'il n'y a aucune évolution notable sur les indicateurs qui sont toujours à peu près les mêmes.

En termes de perspectives, le bilan portait jusqu'à la fin de l'année 2018. On n'a pas encore le bilan de l'année 2019. Les prévisions attendues du suivi du département sont celles d'un résultat à l'équilibre. La contribution totale est également calculée pour un résultat d'exploitation à l'équilibre.

On attend : une croissance de la fréquentation sur les lignes au même titre que la croissance générale, un progrès en termes de prévisions budgétaires par rapport aux comptes finaux et des résultats à l'équilibre sans bénéfice exagéré.

### ***Questions et discussions***

Un commissaire (PLR) ne comprend pas la clé de répartition des recettes d'Unireso. Il ne comprend pas bien la méthode de calcul. Il demande aussi s'il y a une clé de répartition différente pour tenir compte du fait que les distances sont parcourues sur l'eau.

M. Pavageau explique que, pour l'ensemble de la Suisse, les méthodes des communautés tarifaires sont identiques. On se base sur la consommation du transport, c'est-à-dire sur le nombre de kilomètres par voyageurs passés dans le véhicule, que cela soit sur l'eau, sur les rails ou dans les télécabines.

M. Favre ajoute que cela permet d'avoir un comparatif sur l'ensemble des systèmes de transport. Tous les opérateurs utilisent le « voyageur/kilomètre » comme référence.

Ce même commissaire (PLR) constate qu'il y a quand même des éléments plus difficilement quantifiables pour les Mouettes que pour un bus, en raison de la météo. Il aimerait savoir quel est le nombre de jours par année où les Mouettes ne peuvent pas naviguer. Il aimerait également savoir si cet élément est pris en compte dans les pénalités.

M. Pavageau précise que le contrat ne prévoit pas de pénalité pour les jours où les Mouettes ne peuvent pas naviguer à cause de la bise. C'est retranché du calcul de pénalité. En revanche, si le pilote ne vient pas le matin et que le premier service du matin n'est pas effectué, c'est alors décompté dans les pénalités.

Un commissaire (EAG) ne comprend pas ce que veut dire « les économies sur les salaires de gestion ».

M. Pavageau explique qu'initialement, ils avaient prévu d'engager un directeur financier. En concertation avec le canton, il est apparu qu'il n'était pas nécessaire d'engager un directeur à plein temps. La structure actuelle, avec l'appui des services de l'Etat, suffisait pour effectuer ce job. Il n'y a donc pas eu besoin d'embaucher cette personne pour un poste qui n'existait pas.

Ce même commissaire (EAG) voit qu'il est question, en 2019, de revaloriser les heures travaillées les dimanches. Il demande si cela signifie qu'il n'y avait pas de revalorisation pour ces heures jusqu'à présent.

M. Favre précise que les conditions pour maintenir le personnel étaient un peu délicates et le département a encouragé cette petite structure, un peu familiale, à professionnaliser ces éléments. Il y a ainsi eu un accord en tout cas sur le salaire. M. Favre pense que les indemnités ont aussi été revues dans ce cadre. Elles ont pu être négociées avec le syndicat concerné. C'est une bonne chose qu'il y ait maintenant un cadre un peu plus professionnel.

Ce commissaire (EAG) précise encore qu'il n'a pas bien compris la possibilité de création de nouvelles liaisons lacustres financées par des tiers.

M. Pavageau signale que la Ville de Genève a émis l'hypothèse qu'elle serait intéressée par la création d'une nouvelle ligne. Sur le principe, l'Etat n'y est pas opposé mais elle n'est pas inscrite au budget. Il a donc été prévu dans

le contrat de prestations que, si un financeur tiers devait se manifester, l'Etat n'interdirait pas la mise en place de cette offre. Par contre, pour des questions de rigueur, notamment pour savoir qui paie quoi, il est déjà prévu dans le contrat, l'étanchéité entre l'offre commandée et financée par le canton et l'offre commandée et financée par un tiers.

M. Dal Busco ajoute que, même si cela ne se concrétisera probablement pas, l'Etat a été approché, il y a un peu moins d'une année, par un privé qui envisageait d'ouvrir une ligne pour desservir son nouveau siège au bord du lac. Il avait demandé d'examiner la possibilité d'une desserte lacustre par une liaison entre la rive gauche et la rive droite. Le département a donc laissé ouverte cette possibilité.

Quelle était la ligne projetée par la Ville de Genève demande le commissaire (EAG) ?

M. Favre répond qu'il s'agissait d'une liaison vers le pont de la Machine. La Ville de Genève avait aussi souhaité une ligne Port-Noir – Eaux-Vives. La liaison vers le Pont de la Machine est assez compliquée. Cette possibilité a donc été laissée ouverte. Il pourrait tout d'un coup y avoir des privés ou la Ville de Genève qui souhaiteraient développer le transport lacustre. Dans ce cadre, il y aurait une structure de base financée par l'Etat et des prestations supplémentaires seraient ajoutées. Le département souhaitait que cela soit extrêmement clair en matière de comptabilité. L'Etat ne va toutefois pas faire facturer à la Ville de Genève le salaire de la directrice d'exploitation des Mouettes qu'il assume.

M. Favre ajoute que dans la situation actuelle, il n'y a pas véritablement de ligne supplémentaire qui fait totalement sens rapidement. On a estimé que c'était bien de garder la voilure actuelle, sachant que c'est la commission des finances qui, il y a deux contrats de prestations, avait introduit des prestations en soirée qui ont lieu durant la période d'été. Ces prestations sont reconduites à l'identique. Il y a ainsi un peu plus de prestations durant la belle période touristique, sinon ce sont des cadences à 10 minutes sur les lignes M1 et M2 et à la demi-heure sur les lignes M3 et M4.

M. Favre explique encore que les bateaux, en dehors des mois d'été (juin à septembre), étaient très peu utilisés et qu'ils circulaient presque vides. Par contre, le service du soir a un grand succès durant la période estivale classique. Dans le cadre du contrat de prestations précédent, la voilure avait donc été calibrée uniquement sur les trois mois d'été.

Une commissaire (S) relève que les auditionnés ont dit que l'opportunité d'ouvrir une nouvelle ligne n'avait pas été jugée nécessaire actuellement. Elle aimerait toutefois savoir s'il a été envisagé de modifier la cadence des lignes.

M. Pavageau répond qu'aujourd'hui, la cadence est largement suffisante par rapport à la fréquentation. Il n'est pas prévu de faire des développements importants là-dessus.

Cette même commissaire (S) demande s'il a été étudié, en lien avec l'ensemble du réseau, d'améliorer les accès aux débarcadères des Mouettes. Par exemple, entre l'arrêt Molard des trams et l'arrêt Molard des Mouettes, il y a quand même une petite trotte à pied avec, en plus, des routes à traverser. La correspondance ne se fait donc pas facilement et, du coup, ce n'est pas forcément un moyen de transport très efficace. Du coup, pour un même trajet, on a pratiquement intérêt à y aller à pied plutôt que d'emprunter le bateau.

M. Dal Busco explique que c'est le concept de circulation, à savoir le U lacustre, qui le veut. Il faut bien qu'on passe d'une rive à l'autre avec du trafic individuel motorisé. Ce principe est consacré dans la LMCE. On ne peut donc pas être au contact entre transports en commun et Mouettes Genevoises principalement pour cette raison. Il n'y a pas de transports en commun qui circulent sur le U lacustre mais que des véhicules motorisés. C'est ainsi que le système est organisé pour passer d'une rive à l'autre. Les choses pourraient être revues le jour où il y aura une traversée directe de l'obstacle.

M. Pavageau ajoute qu'une clientèle utilise les Mouettes pour faire un voyage, mais c'est marginal par rapport au reste du réseau en termes de transbordements à cause de l'éloignement des arrêts.

M. Favre relève que c'est quand même le meilleur moyen, si vous êtes aux Pâquis de vous rendre aux Eaux-Vives et d'éviter le pont du Mont-Blanc. Si vous êtes à pied et en transports publics, cela vaut véritablement la peine. C'est pour cela que cela marche très bien au niveau des pendulaires. À l'époque, il y avait eu des réflexions pour faire circuler des lignes sur le U lacustre. Maintenant, le U a changé de fonction, mais même auparavant ce n'était pas rationnel de le faire. Par contre, ce qui a été soigné et qui le sera encore plus avec le changement d'horaire, c'est que les Mouettes ont tendance à être trop timorées en matière de publicité. En termes d'appel, des écrans d'information vont ainsi être ajoutés. Les Mouettes doivent aussi améliorer la vente de leurs prestations. Des partenariats avec Unireso et les TPG sont en train d'être mis en place. Les TPG ont maintenant complètement intégré les mouettes dans leur application. Cela permettra aussi d'avoir une meilleure prévisibilité des arrivées et départs des Mouettes. Tous les efforts sont faits pour que les Mouettes soient complètement intégrées dans la révolution que l'on va vivre en termes de réseau à partir du mois de décembre avec le Léman Express.

La présidente propose de passer au vote du PL 12545



**Vote*****1<sup>er</sup> débat***

La présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 12545 :

Oui : Unanimité (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : -

Abstention : -

**L'entrée en matière est acceptée.**

***2<sup>e</sup> débat***

La présidente procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

Art. 4 pas d'opposition, adopté

Art. 5 pas d'opposition, adopté

Art. 6 pas d'opposition, adopté

Art. 7 pas d'opposition, adopté

Art. 8 pas d'opposition, adopté

Art. 9 pas d'opposition, adopté

Art. 10 pas d'opposition, adopté

*3<sup>e</sup> débat*

La présidente met aux voix l'ensemble du PL 12545 :

Oui : Unanimité (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Non : -

Abstention : -

**Le PL 12545 est accepté.**

Au vu de ces explications, la commission des finances vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à faire un bon accueil à ce projet de loi et à l'accepter sans réserve.

## **Projet de loi (12545-A)**

**accordant une indemnité de 14 504 425 francs à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2020 à 2024**

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

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

<sup>1</sup> Le contrat de prestations 2020-2024 conclu entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

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

### **Art. 2 Indemnité**

<sup>1</sup> L'Etat verse à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA annuellement un montant de 2 900 885 francs, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005.

<sup>2</sup> Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 8, alinéa 2.

### **Art. 3 Programme**

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

### **Art. 4 Durée**

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2024. L'article 8 est réservé.

### **Art. 5 But**

Cette indemnité doit permettre à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA de remplir la tâche qui lui a été conférée par l'Etat, à savoir la mise à disposition de lignes de transports publics lacustres à la population.

**Art. 6 Prestations**

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

**Art. 7 Contrôle interne**

La Société des Mouettes Genevoises Navigation SA doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

**Art. 8 Relation avec le vote du budget**

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

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

**Art. 9 Contrôle périodique**

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

**Art. 10 Lois applicables**

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

## CONTRAT DE PRESTATIONS




**Contrat de prestations  
[2020-2024]**

entre

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

représentée par


 Monsieur Serge DAL BUSCO, Conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures (le département),

d'une part

et

- **La Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A. (la SMGN)** ci-après également désignée comme "**le bénéficiaire**"

représentée par

 Monsieur Joël CHARRIERE, Directeur général  
et par

 Me Antoine E. BÖHLER, Administrateur

d'autre part

**TITRE I - Préambule***Introduction*

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

*But des contrats*

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

- déterminer les objectifs visés par l'indemnité;
- préciser le montant et l'affectation de l'indemnité consentie par l'Etat ainsi que le nombre et l'échéance des versements;
- définir les prestations offertes par la SMGN ainsi que les conditions de modification éventuelles de celles-ci;
- fixer les obligations contractuelles et les indicateurs de performance relatifs aux prestations.

*Principe de proportionnalité*

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

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

*Principe de bonne foi*

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



## TITRE II -

## Dispositions générales

## Article 1

*Bases légales et  
réglementaires  
conventionnelles*

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

- la loi sur la gestion administrative et financière de l'État (LGAF), du 4 octobre 2013 (D 1 05);
- la loi sur la surveillance de l'Etat (LSurv), du 13 mars 2014 (D 1 09);
- la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), du 15 décembre 2005 (D 1 11);
- le règlement d'application de la loi sur les indemnités et les aides financières (RIAF), du 20 juin 2012 (D 1 11 01);
- la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 745.1), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11);
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP - rsGE H 1 50);
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21), du 12 mai 2016 (LDD - rsGE A 2 60);
- le règlement sur l'établissement des états financiers (REEF- rsGE D 1 05.15), du 10 décembre 2014;
- le plan d'action du réseau des transports collectifs 2020-2024 adopté le 17 avril 2019 par le Conseil d'Etat;
- la concession de zone délivrée à la SMGN par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000;
- le contrat de prestations entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise 2020-2024 (ci-après : UNIRESO), adopté le 22 mai 2019 par le Conseil d'Etat;
- la convention collective de travail du 19 mai 2008, amendée le 1<sup>er</sup> janvier 2019, entre la direction de la SMGN et le SEV (Syndicat du personnel des transports).

## Article 2

*Cadre du contrat*

1. Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de transports publics à la population (programme M01 Transports et mobilité). Il a pour objet de régler les modalités techniques et financières entre les parties, afin d'exploiter des lignes de transport public lacustre, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire UNIRESO sur la base d'une

- 4 -

commande de l'Etat de Genève formalisée dans le présent contrat.

2. Les lignes de transport concernées sont les lignes M1 (Pâquis - Molard), M2 (Pâquis - Eaux-Vives), M3 (Pâquis - Genève-Plage/Port-Noir) et M4 (Genève-Plage / Port-Noir - de Chateaubriand), telles que définies à l'**annexe 2**.
3. Toute ligne de transport supplémentaire bénéficiant d'un financement séparé (par exemple communal) doit faire l'objet d'une validation préalable du département, soit pour lui l'office cantonal des transports.
4. La SMGN s'organise librement afin d'assurer à l'Etat de Genève les prestations qu'elle lui doit contractuellement.
5. La SMGN est souveraine dans son organisation et a toute latitude pour décider de se procurer, auprès de tiers ou au moyen de ses propres ressources, les prestations, fournitures, etc., dont elle a besoin, notamment pour la construction et l'entretien de ses bateaux, ses services administratifs, etc.
6. S'agissant d'une activité faisant l'objet d'une délégation de service public, au sens de la LIAF (art. 2), la SMGN est tenue de faire preuve d'une gestion rigoureuse des deniers publics.

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

La SMGN est une société anonyme dûment inscrite au registre du commerce et dont le capital-actions est entièrement libéré.

Son but statutaire est "l'exploitation d'un service de bateaux-moteurs dans la rade de Genève, dans le Petit-Lac et d'une manière générale sur le Lac Léman, le Rhône et d'autres eaux, le cas échéant selon les concessions octroyées par la Confédération, ainsi que toute activité touristique" (cf. **annexe 3**).

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestations attendues du bénéficiaire*

1. La SMGN s'engage à assurer auprès des usagers la desserte lacustre des lignes M1, M2, M3 et M4, durant la période du contrat, telles que définies à l'**annexe 2**. L'article 19 al. 7 demeure réservé.

#### *Horaire*



2. L'horaire est établi en collaboration avec l'office cantonal des transports au plus tard trois mois avant son





- 5 -

changement, afin de permettre la meilleure harmonisation possible avec les autres lignes de transports publics.

3. L'horaire complet est affiché aux arrêts des parcours desservis.
- Sous-traitance* 4. La SMGN n'est pas autorisée à confier en sous-traitance l'exécution totale ou partielle de l'offre de transport.
- Cas de force majeure* 5. La SMGN peut déroger aux exigences de l'offre de transport lors de cas fortuits et de force majeure ou pour des raisons de sécurité. Elle doit néanmoins prendre toutes mesures utiles afin de rétablir, dès que possible, une exploitation normale. Ces interruptions de service font l'objet d'un rapport justificatif qui est adressé mensuellement à l'office cantonal des transports en vue d'une acceptation par le département.
6. L'exploitation des lignes M3 et M4, hors rade, sera assurée jusqu'à un vent maximum de force 4 établi (Echelle de Beaufort - Force 4 = vents de max. 28 km/h). Lorsque cette valeur maximum est dépassée ou dans tous les cas nécessitant une modification du service, l'exploitant, respectivement le pilote, est seul juge du maintien ou non du service, qui peut être suspendu temporairement avec une information immédiate et adéquate aux usagers, aux lieux d'embarcations. Au port du P+R Genève-Plage, l'information devra aussi être placée, de façon bien visible, à la sortie des ascenseurs du P+R et à l'arrêt TPG de Genève-Plage. Chaque mois un rapport sur les suspensions des services sera adressé à l'office cantonal des transports.
7. Les interruptions de service causées par les raisons mentionnées aux alinéas 5 et 6 ci-dessus ne réduisent pas les prestations du département envers la SMGN et entraînent une diminution proportionnelle - en fonction du nombre d'interruptions - des indicateurs de performance préalablement définis dans un tableau de bord annexé au présent contrat (cf. **annexe 1**).
- Cas d'inexécution de l'offre* 8. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de la SMGN au département, soit pour lui l'office cantonal des transports.
9. Dans ce cas, si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN et la conséquence d'une faute grave, le département est en droit de réduire ou de supprimer sa contribution financière.
- Titres de transport* 10. La délivrance, les tarifs et le contrôle des titres de transport sont régis par conventions séparées, conformément aux règles applicables à toutes les entreprises de transport ayant souscrit à la communauté tarifaire UNIRESO.
- Objectifs et indicateurs de performance* 11. Afin de mesurer si les prestations définies ci-dessus sont conformes aux attentes du département, des objectifs et des indicateurs de performance ont été préalablement définis et figurent dans le tableau de bord

- 6 -

de l'**annexe 1** du présent contrat. Pour le surplus, l'art. 18 s'applique.

*Assurance casco*

12. La totalité de la flotte affectée à l'exécution du présent contrat fait l'objet d'une couverture d'assurance casco, au minimum partielle.

### Article 5

*Engagements financiers de l'Etat*

1. L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser à la SMGN une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution des prestations prévues par le présent contrat.

2. L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (article 25 LIAF). Les montants peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.

3. L'indemnité de fonctionnement engagée chaque année par l'Etat de Genève sur cinq ans est la suivante :

Années 2020 - 2024 : **2 900 885 F**

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

5. Si les conditions légales applicables à l'exploitation des lignes M1, M2, M3 et M4 sont modifiées en cours de validité du présent contrat, l'impact financier de ces modifications fera l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties décideront d'un commun accord sur cette base dans quelle mesure les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 1er doivent être adaptées.

*Part aux recettes de la communauté tarifaire UNIRESO*

6. Dans le cadre du contrat de prestations UNIRESO 2020-2024, il est prévu que la SMGN bénéficie d'une part aux recettes nettes de taxes, en tant qu'opérateur de transport public signataire.

Ces recettes comprennent notamment l'indemnité relative à la Communauté tarifaire intégrale prévue par le droit fédéral.

L'**annexe 5** explicite la détermination des recettes nettes de taxes et charges, selon le contrat de prestations UNIRESO 2020-2024.

*Garantie de recettes de l'Etat*

7. L'Etat garantit les parts suivantes de la SMGN aux recettes UNIRESO nettes de taxes et charges, pour les années 2020-2024 :

Année 2020 : 706 627 F

Année 2021 : 724 409 F

Année 2022 : 740 438 F

Année 2023 : 752 417 F

Année 2024 : 763 637 F

Ces montants sont calculés en additionnant l'ensemble des parts de la SMGN aux produits UNIRESO (cf. **annexe 5**), à savoir :

- les produits du transport;
- la participation cantonale aux frais de gestion et communication;
- les indemnités CTI.

De ces montants est ensuite soustraite la part de la SMGN aux charges UNIRESO (indemnités de vente incluses).

8. Si les montants de recettes nettes de taxes et charges versées par UNIRESO à la SMGN excèdent ceux prévus à l'alinéa 7 du présent article, les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 3 seront réduites d'autant.
9. Si la différence entre le montant des recettes versées par UNIRESO et le montant des recettes garanties en faveur de la SMGN est inférieure à 20 000 F, l'Etat s'engage à procéder au paiement dans les 3 mois dès réception du décompte UNIRESO.

Si la différence entre le montant des recettes versées par UNIRESO et le montant des recettes garanties en faveur de la SMGN est supérieure à 20 000 F, l'Etat s'engage à procéder au paiement dans les 5 mois dès réception du décompte UNIRESO.

10. Le prix du carburant est fixé à 1,40 F hors taxes, prix de gros, par litre. Le prix effectif du carburant doit être justifié chaque année au département, au moment de la remise des comptes annuels. Un bilan sera effectué au terme des cinq années du contrat. Dans le cas où la moyenne des indices de référence annuels, calculée sur les cinq années du contrat, présente un écart de plus de 20% par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité totale des cinq années du contrat est alors adaptée, entraînant selon le cas une rétrocession du trop perçu par la SMGN ou le versement d'un supplément d'indemnité par l'Etat.

*Adaptation de  
l'indemnité de  
fonctionnement*

## Article 6

*Plan financier  
pluriannuel*

Un plan financier quinquennal de fonctionnement pour l'ensemble des prestations de la SMGN figure à l'**annexe**

**4.** Ce document fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi que la totalité des dépenses prévisibles par type de prestations. Toute dépense d'investissement imprévue, c'est-à-dire qui n'est pas inscrite dans le plan financier d'investissement annexé, doit obtenir l'accord préalable du département, soit pour lui l'office cantonal des transports.

**Article 7***Rythme de versement  
de l'indemnité*

1. L'indemnité de fonctionnement est versée par acompte au début de chaque mois.
2. En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les paiements sont effectués selon le principe des douzièmes provisoires, conformément à l'article 42 de la LGAF.

**Article 8***Conditions de travail*

1. La SMGN est tenue d'observer les lois, règlements et les conventions collectives applicables en matière notamment de salaire, d'horaire de travail, d'assurance et de prestations sociales.
2. Elle tient à disposition du département son organigramme, le cahier des charges du personnel, ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.
3. La SMGN signe auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail un engagement à respecter les conditions de travail et de prestations sociales en usage. Cet office est autorisé à effectuer des contrôles et à vérifier le respect de ces conditions. Pour le surplus, la SMGN s'engage à respecter les normes fédérales en vigueur dans la branche.
4. La SMGN s'engage à garantir la liberté syndicale qui consiste, notamment, au droit de se syndiquer librement et de ne pas être discriminé pour son appartenance syndicale.
5. La rémunération des employés de la SMGN est mensualisée sur la base d'une grille de salaires définie par la Convention collective de travail (CCT), dont la dernière révision a été signée par les parties en date du 1er janvier 2019.
6. Tous les éléments composant le salaire (y compris le système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans la CCT.
7. La formation de base ainsi que la formation continue des employés de la SMGN sont à la charge de la SMGN et sont comptabilisées dans le cadre des heures de travail régulières. Les frais relatifs à l'obtention du permis fédéral de navigation sont à la charge de la SMGN. En cas de départ d'un collaborateur formé par la SMGN durant la période d'essai ou dans sa première année après l'obtention du permis fédéral, un remboursement au prorata (pour un montant s'élevant au maximum à la moitié des frais) peut être exigé du collaborateur.
8. Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.

**Article 9***Sécurité*

1. La SMGN met en œuvre les directives de sécurité formulées par l'Office fédéral des transports. Dans ce cadre, la SMGN met notamment sur pied et applique dans les plus brefs délais une procédure de gestion de la maintenance des bateaux et une procédure d'analyse systématique des risques liés au transport de passagers.
2. La SMGN respecte et assure le suivi des mesures prévues dans le cadre de ses directives, lesquelles sont reproduites dans le document figurant en **annexe 6** du présent contrat.

**Article 10***UNIRESO*

La SMGN assure la présence de la marque UNIRESO sur l'ensemble de ses installations, bateaux et arrêts compris.

**Article 11***Développement durable*

La SMGN s'engage à ce que les objectifs qu'elle poursuit et les actions qu'elle entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'action publique en vue du développement durable (Agenda 21) (LDD), du 15 mai 2016 (A 2 60).

**Article 12***Système de contrôle interne*

La SMGN s'engage à maintenir un système de contrôle interne adapté à ses missions et à sa structure dans le respect de l'article 3, alinéa 4 de la LGAF.

**Article 13***Suivi des recommandations des entités compétentes en matière de surveillance*

1. La SMGN s'engage à respecter les recommandations figurant dans les rapports du service d'audit interne de l'Etat de Genève et dans les audits menés par la Cour des comptes du canton et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision entrée en force au sens de l'article 17 LSurv.
2. Afin de répondre aux dernières recommandations du service d'audit interne de l'Etat de Genève, les décomptes des frais et honoraires facturés par des

- 10 -

administrateurs non-salariés de l'entreprise doivent être fournis au département par la SMGN par type d'activité, chaque année, au moment de la clôture des comptes.

#### Article 14

##### *Reddition des comptes et rapports*

<sup>1</sup> Chaque 30 avril au plus tard, la SMGN fournit au département, pour l'exercice clos au 31 décembre de l'année précédente :

- ses états financiers établis conformément aux normes Swiss GAAP RPC et révisés. Ils comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres, ainsi que des annexes explicatives. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n seront présentés pour chaque rubrique du plan financier pluriannuel (cf. **annexe 4**), en regard, du plan financier n et des comptes n-1;
- le rapport de l'organe de révision;
- un rapport d'exécution du contrat reprenant les objectifs et les indicateurs de performance figurant dans le tableau de bord nécessaires à la détermination des éventuelles pénalités prévues à l'article 20;
- le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes.

<sup>2</sup> Dans ce cadre, et en sus des règlements mentionnés à l'article 1 du présent contrat, l'entité s'engage à respecter les directives qui lui sont applicables, notamment :

- directive transversale de l'Etat EGE-02-04 relative à la présentation et révision des états financiers des entités subventionnées;
- directive transversale de l'Etat EGE-02-07 relative au traitement des bénéfices et des pertes des entités subventionnées;

#### Article 15

##### *Traitement des bénéfices et des pertes*

1. Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément à l'article 14 est réparti entre l'Etat de Genève et la SMGN selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article.

2. Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers de la SMGN. Elle s'intitule « Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat ». La part conservée par la SMGN est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé « Part de subvention non dépensée à

- 11 -

conserver » figurant dans ses fonds propres.

3. Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article et sont déduites de la créance jusqu'à concurrence du solde disponible et du compte de réserve spécifique.
4. La SMGN conserve 50% de ce résultat. Le solde revient à l'Etat.
5. A l'échéance du contrat, la SMGN conserve définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat.
6. A l'échéance du contrat, la SMGN assume ses éventuelles pertes reportées.

#### Article 16

*Bénéficiaire direct*

Conformément à l'article 14 al. 3 de la LIAF, la SMGN s'engage à être le bénéficiaire direct de l'indemnité. Elle ne procédera à aucune redistribution sous forme de subvention à des organismes tiers.

#### Article 17

*Communication*

1. Toute publication, campagne d'information ou de communication lancée par la SMGN auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur. L'**annexe 8** précise les conditions d'utilisation du logo.
2. Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.
3. La communication relative au système intégré des transports publics, à la complémentarité des réseaux et à l'offre tarifaire communautaire, se fait sous la marque UNIRESO, conformément au contrat de prestations 2020-2024 entre UNIRESO et l'Etat de Genève.

### Titre IV - Suivi et évaluation du contrat



#### Article 18

*Objectifs, indicateurs*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat

tableau de bord

sont évaluées par des objectifs et des indicateurs.

2. Ces indicateurs mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des usagers), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficience (amélioration de la productivité).
3. Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.
4. Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 1** du présent contrat. Il peut être réactualisé chaque année.

### Article 19

*Modifications*

1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de l'article 5 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées. Au surplus, toute modification du présent contrat doit faire l'objet d'un avenant écrit et signé par les parties.
2. En cas d'événements exceptionnels et préteritant la poursuite des activités de la SMGN ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre. Ces événements ne concernent en aucun cas les modifications de l'indemnité décidées par le Conseil d'Etat (cf. art. 5, al. 2).
3. Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département, soit pour lui l'office cantonal des transports.

*Modification de l'offre*

4. Toutes les prestations supplémentaires décidées par la SMGN dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière de la SMGN envers l'Etat de Genève.
5. Toute modification par l'Etat de Genève du montant de l'indemnité de fonctionnement telle que prévue à l'article 5 du présent contrat, pour l'une ou plusieurs des cinq années du contrat, fera l'objet d'une communication écrite détaillée du département à la SMGN. Chaque modification entraîne une adaptation proportionnelle des prestations, en principe uniquement pour la ou les années concernées. L'adaptation des prestations et sa durée d'application sont définies au préalable, pour chacune des années impactées, conformément à l'alinéa 8. Si l'adaptation ne peut pas être intégralement mise en place pendant l'année concernée, elle sera appliquée sur l'année suivante jusqu'à avoir été mise en œuvre dans sa totalité.
6. Dans l'hypothèse prévue à l'alinéa 7, le département informe la SMGN, avant l'entrée en vigueur de la modification, du montant précis de l'indemnité qui lui sera accordée pendant la période pour laquelle la modification de l'indemnité a été décidée. Sur la base de cette information, la SMGN propose au département la



- 13 -

modification d'offre envisagée et sa durée d'application afin de recueillir son accord préalable. Le département se prononce par écrit au plus tard dans les deux mois suivant la réception de cette proposition.

*Modification de l'offre demandée par le département*

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

## Article 20

*Suivi du contrat*

1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
- veiller à l'application du contrat;
  - évaluer les engagements par le biais du rapport d'exécution annuel établi par la SMGN;
  - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat.
2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'article 22 de la LIAF.

*Pénalités*

3. La SMGN est tenue d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance de + ou - 5%, la valeur cible, calculée selon l'**annexe 1** du présent contrat.

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou n'est que partiellement atteinte, la SMGN subit une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 1**, et l'indemnité de fonctionnement de l'Etat de Genève est diminuée en conséquence.

L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés à la SMGN et des cibles qui leur sont liées avant le 30 septembre suivant la remise des documents prévus à l'article 14. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice en cours à la date de la décision.

*Modification des valeurs cibles*

4. Dans le cas où, la livraison d'au moins l'un des deux nouveaux bateaux amenés à circuler sur les lignes M1 et M2 est retardée, pour des raisons non imputables à la SMGN, les valeurs cibles des indicateurs Places kilomètres (PK) et coût de l'offre (charges/PK) inscrites au présent contrat (cf. **annexe 1**) seront recalculées en fonction de la flotte réellement en service et ce, pour chacune des années affectées par ce retard.

L'indemnité de fonctionnement due par l'Etat à la SMGN sera par conséquent également recalculée conformément aux règles prévues à l'**annexe 1**.

*Transfert d'actifs*

## Article 21

En cas de non-renouvellement de la concession accordée par l'Office fédéral des transports à la SMGN jusqu'au changement d'horaire 2025, la SMGN est en

- 14 -

droit d'exiger l'achat par l'Etat de tout ou partie des bateaux affectés aux lignes de transport M1, M2, M3, M4 et des équipements embarqués requis par l'OFT à leur valeur résiduelle comptable, pour autant que ceux-ci ne soient pas encore amortis à cette date.

## Titre V - Dispositions finales

### Article 22

#### *Règlement des litiges*

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

### Article 23

#### *Résiliation du contrat*

1. Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque :
  - a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
  - b) le bénéficiaire n'accomplit pas ou accomplit incorrectement sa tâche malgré une mise en demeure;
  - c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

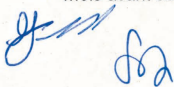
La résiliation s'effectue dans un délai de deux mois, pour la fin d'un mois.

2. Dans les autres cas, le contrat peut être résilié par chacune des parties moyennant un préavis de 6 mois pour la fin d'une année.
3. Dans tous les cas, la résiliation s'effectue par écrit.
4. En cas de non renouvellement, respectivement de résiliation anticipée, du présent contrat à l'initiative de l'Etat pour d'autres motifs que ceux énumérés à l'alinéa 1, la SMGN est en droit d'exiger l'achat par l'Etat de tout ou partie des bateaux affectés aux lignes de transport M1, M2, M3, M4 et des équipements embarqués requis par l'OFT à leur valeur résiduelle comptable, pour autant que ceux-ci ne soient pas encore amortis à cette date.

**Article 24**

*Entrée en vigueur,  
durée du contrat et  
renouvellement*

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



- 16 -

Fait à Genève, le 13 juin 2019

en deux exemplaires originaux.

Pour la République et canton de Genève :

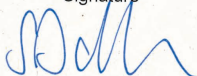
représentée par

Serge DAL BUSCO  
conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures

Date :

25.6.2019

Signature



Pour la Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A. (SMGN)

représentée par

Joël CHARRIÈRE  
Directeur général

Me Antoine E. BÖHLER  
Administrateur

Date :

20 Juin 2019

Signature



Date :

17 Juin 2019

Signature



# CP 2020-2024 SMGN – PL 12545

COMMISSION DES FINANCES  
18 SEPTEMBRE 2019



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

12/09/2019 - Page 1

## CONTEXTE

- **PRÉSENT CONTRAT ÉTABLI EN APPLICATION DU PATC 2020-2024**
  - Adopté par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019 suite au vote du Grand Conseil du 22 mars 2019
  
- **CONTRAT D'UNE DURÉE DE 5 ANS**
  - Coordonné aux contrats liant l'Etat à Unireso (volet recettes) et aux TPG
  - Montant du contrat de prestations de 14 504 425 millions de francs

## BILAN DE LA PÉRIODE 2015-2018

- **BILAN POSSIBLE DU CONTRAT PRÉCÉDENT SUR LA PÉRIODE 2015-2018**
  - Fait uniquement défaut l'année 2019, ajoutée au CP 15-18 par voie d'avenant (L12282)

## BILAN DE L'OFFRE DE TRANSPORT

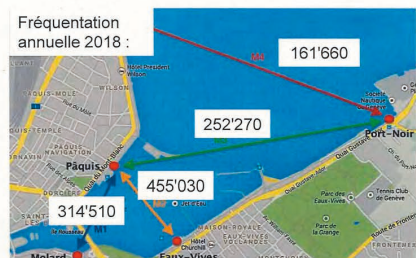
- **Aucune modification d'offre survenue durant le contrat**
- **Exécution de l'offre dans le respect du contrat**
  - Mesurée par le respect des horaires et le nombre de Places\*Kilomètres (PKM) réalisé
- **Les indicateurs de performance ont été globalement atteints**
  - Exceptés les PKM en 2015.
  - ↳ pour cause de travaux imprévus sur les bateaux électro-solaires, remplacés par des bateaux moins capacitaires
  - Excepté le respect des horaires des lignes M3 et M4 en 2017 et 2018
  - ↳ Pour cause de travaux sur la plage des Eaux-Vives

12/09/2019 - Page 3

## BILAN DE LA PÉRIODE 2015-2018

### BILAN FRÉQUENTATION

- **Changement du dispositif de comptages à partir de 2016: passage de comptages manuels à automatiques**
  - Équivalent au système TPG
- **Constat d'un écart de -23% en moyenne par rapport à la fréquentation comptabilisée par le système manuel**
  - Nouvelles données prises en compte pour la répartition des recettes à partir de 2017 après accord des autres opérateurs de la communauté tarifaire
- **Evolution à méthode de comptage comparable**
  - - 1,3% en 2015
  - + 6,0% en 2016
  - + 5,5% en 2017
  - + 0,1% en 2018



## BILAN DE LA PÉRIODE 2015-2018

### BILAN RECETTES

- **Evolution en conséquence de la clé de répartition unireso**
  - 0,59% en 2015 (réelle)
  - 0,57% en 2016 (réelle)
  - 0,33% en 2017 (réelle - nouveau comptage)
  - 0,34% en 2018 (réelle)
  - 0,33% en 2019 (contractualisé dans l'avenant)
  
- **Le Contrat de Prestations 2014-2019 prévoyait un dispositif de garantie de recettes. La baisse de la clé unireso dès 2017 a donc entraîné une garantie de recettes plus élevée.**
  - Garantie de recettes 2015 : 41'342 francs
  - Garantie de recettes 2016 : 63'417 francs
  - Garantie de recettes 2017 : 484'167 francs
  - Garantie de recettes 2018 : 476'230 francs

⇒ Régularisation dans l'avenant 2019 ratifié par le Grand Conseil le 30 août 2018

12/09/2019 - Page 5

## BILAN DE LA PÉRIODE 2015-2018

### INDICATEURS FINANCIERS

- **Le taux de couverture globale**
  - 2015 : 29.85% (objectif atteint à 95,5% : respecté)
  - 2016 : 29.70% (objectif atteint à 94,5% : respecté)
  - 2017 : 22.09% (objectif atteint à 56,5% : non respecté\*)
  - 2018 : 25.96 % (objectif atteint à 74,8% : non respecté\*)

\*non respecté à cause de la prise en compte des chiffres de fréquentation issus des nouveaux comptages. La cause de non-respect n'étant pas imputable à la SMGN. : pénalité non appliquée

- **Le deuxième indicateur financier mesure le coût de l'offre. Il s'exprime en francs en divisant le total des charges de l'année par l'indicateur Place Kilomètre (PK).**
  - 2015 : 0.542 (objectif atteint à 90,4% : non respecté\*\*)
  - 2016 : 0.539 (objectif atteint à 92,6% : non respecté\*\*\*)
  - 2017 : 0.512 (objectif atteint à 97,3% : respecté)
  - 2018 : 0.474 (objectif atteint à 100% : respecté)

\*\*non atteint à cause du remplacement des bateaux électro-solaires par des bateaux moins capacitaires : pénalité non appliquée

\*\*\*Pénalité appliquée

12/09/2019 - Page 6

## BILAN DE LA PÉRIODE 2015-2018

### BILAN FINANCIER

- **CP marqué par l'application de la décision du Conseil d'Etat de bloquer les subventions au niveau de 2015 et de les réduire progressivement de 5% entre 2016 et 2018. Dans le cas de la SMGN, cela s'est traduit par les réductions suivantes:**
  - - 74' 687 francs de subvention directe en 2016 par rapport à 2015
  - - 85'782 francs de subvention directe en 2017
  - -114'434 francs de subvention directe en 2018
- **Résultats annuels SMGN**
  - 2015 : +20'498 francs.
  - 2016 : -174'058 francs.
  - 2017 : +165'463 francs
  - 2018 : +309'990 francs.

⇒ Les bénéfices cumulés se montent à environ 320'000 francs au 31.12.2018

⇒ 50% seront reversés à l'Etat à la fin du contrat (31.12.2019)

⇒ Les fonds propres s'élèvent à 1'199'260 francs au 31.12.2018

12/09/2019 - Page 7

## CONTRAT 2020-2024 : OFFRE DE TRANSPORT

- **Offre similaire au CP 2015-2019**
  - Maintien des fréquences et amplitudes horaires actuelles pour l'ensemble des 4 lignes
  - Mais plus de capacité offerte dès 2020 grâce aux nouveaux bateaux



- **Modifications contractuelles**
  - La possibilité d'adapter proportionnellement les prestations réalisées par la SMGN dans le cas où l'Etat de Genève modifierait le montant de l'indemnité de fonctionnement
  - La possibilité de création de nouvelles liaisons lacustres financées par des contributions de tiers.

12/09/2019 - Page 8



## CONTRAT 2020-2024 : FLOTTE

### Renouvellement partiel de la flotte

- **Les 3 bateaux en bois actuellement en service seront remplacés entre 2020 et 2022**
  - Vétusté des bateaux : frais d'entretien importants ces dernières années
- **2 nouveaux bateaux électro-solaires**
  - Livraison prévue mi-2020 et fin 2020
  - Coût estimé : 1,5 million de francs par unité
- **1 bateau d'occasion pour réserve (Le Milouin)**
  - Acquisition prévue courant 2020
  - Coût estimé : 250'000 francs
  - ↳ Comprend le coût de tous les travaux nécessaires à sa mise en service
- **Intérêts calculés selon hypothèse d'un taux de 2,47% (taux du marché en février 2019)**

12/09/2019 - Page 9

## RECETTES UNIRESO 2020-2024

- **Les recettes projetées dans le CP unireso sont en adéquation avec celles inscrites aux CP TPG et SMGN**
- **Modifications importantes sur l'utilisation et la fréquentation du réseau attendues à la mise en service du Léman Express**
- **Les projections des recettes unireso découlent**
  - des nouvelles offres du PATC 2020-2024
  - du modèle interne unireso (pondération de divers indices tels que l'amélioration de l'offre, de la vitesse commerciale, le PIB et autres indices genevois)
  - du modèle MMT 2.2a relatif aux projections de fréquentation du futur réseau transfrontalier (part zone 10)
  - de l'étude externe du mandataire Rapp relative aux projections de recettes du futur réseau transfrontalier (part zone 10)
  - prise en compte des recettes réelles constatées sur la période 17-18

12/09/2019 - Page 10

## RECETTES UNIRESO 2020-2024

### ➤ PROJECTION DES RECETTES UNIRESO ET DES INDEMNITÉS DE LA COMMUNAUTÉ TARIFAIRE INTÉGRALE (CTI)

Recettes en mios de francs

2019	2020		2021		2022		2023		2024		Total
157.9	167.1	5.8%	171.1	2.4%	174.9	2.2%	177.9	1.7%	180.7	1.6%	871.7
Indemnités CTI en mios de francs											
40.6	43.0	5.9%	44.3	3.0%	45.2	2.0%	45.7	1.1%	46.2	1.1%	224.4

- **Objectif de + 15 millions de francs fixé par l'OCT en 2016 pour l'arrivée du Léman Express pour l'ensemble de la zone 10**
- **Établi dans le CP unireso à + 15,9 millions de francs par rapport aux recettes 2016**
  - Soit + 10,5 % de recettes en 4 ans à fin 2020
- **Clé de répartition de recettes projetée dans les CP et convention:**
  - TPG : 88,12%
  - CFF : 11,51%
  - SMGN : 0,37%

12/09/2019 - Page 11

## RECETTES D'EXPLOITATION

En francs	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Revenus de transports unireso	619'978	736'639	753'748	770'276	782'617	794'179
Recettes propres SMGN	67'000	95'400	92'400	92'400	92'400	92'400
<b>Total recettes</b>	<b>686'978</b>	<b>832'039</b>	<b>846'148</b>	<b>862'676</b>	<b>875'017</b>	<b>886'579</b>

### 1. REVENUS DE TRANSPORTS UNIRESO :

- Produits transports voyageurs (78% en moyenne)
- Indemnités communauté tarifaire intégrale (CTI) (21.6% en moyenne)
- Participation cantonale aux frais de gestion/communication unireso (0.4% en moyenne)
- **augmentation de plus de 18,5 % entre 2019 et 2020 puis évolution linéaire de +1,5% – 2 % par an**

### 2. RECETTES PROPRES SMGN:

- Recettes publicitaires, commission location Neptune, recettes électricité des panneaux photovoltaïques, part rétrocession sur abonnements généraux, etc.
- Environ 11% des revenus totaux

12/09/2019 - Page 12

## CHARGES : ÉLÉMENTS PRINCIPAUX

- **Nouveaux mécanismes salariaux pour les employés liés à l'exploitation (nouvel accord avec le syndicat SEV)**
  - Augmentation de 2% sur les 15 premières années de carrière contre 6 ans auparavant
- **Economies sur les salaires de gestion suite à une réorganisation interne**
- **Mise en place d'une campagne de publicité dès 2020 et pour chacune des années du contrat**
- **Amortissement dès 2020 de la nouvelle flotte et de nouveaux écrans aux débarcadères**
- **Intérêts de la dette sur les investissements de la nouvelle flotte**

12/09/2019 - Page 13

## CHARGES

En francs	Budget 2019	Budget 2020	Budget 2021	Budget 2022	Budget 2023	Budget 2024
Frais de Personnel (exploitation + formation + gestion)	2'565'119	2'583'613	2'606'512	2'652'533	2'709'509	2'716'102
Entretien (bateaux, débarcadères, véhicules)	206'000	185'000	165'000	160'000	160'000	200'000
Amortissements	68'502	141'706	238'455	239'205	232'865	212'359
Charges d'exploitation diverses	201'830	201'512	198'339	198'838	199'200	199'542
Charges de gestion diverses	384'500	546'874	520'316	516'104	512'618	510'681
<b>Total charges</b>	<b>3'425'951</b>	<b>3'658'705</b>	<b>3'728'622</b>	<b>3'766'680</b>	<b>3'814'192</b>	<b>3'838'683</b>
<b>Taux de couverture</b>	<b>20%</b>	<b>22,7%</b>	<b>22,7%</b>	<b>22,9%</b>	<b>22,9%</b>	<b>23,1%</b>

## PLAN D'INVESTISSEMENTS

- **Nouvelle annexe au contrat: permet d'anticiper et de cadrer les investissements qui seront réalisés par la société sur la durée du contrat.**
  - Contrairement à la période contractuelle passée, toute dépense non prévue dans ce plan devra être préalablement autorisée par un accord formel du département.

ENGAGEMENTS	PFP 2020	PFP 2021	PFP 2022	PFP 2023	PFP 2024
<b>Immobilisations corporelles</b>	<b>3 393 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>
Nouveaux bateaux electro solaire	3 088 000				
Bateau Milouin	250 000				
Ecrans débarcadères	48 000				
Pieux	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500
<b>Total annuel</b>	<b>3 393 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>	<b>7 500</b>
<b>Total cumulé</b>	<b>3 393 500</b>	<b>3 401 000</b>	<b>3 408 500</b>	<b>3 416 000</b>	<b>3 423 500</b>

12/09/2019 - Page 15

## SUIVI DU CONTRAT

- **Conformément à une demande faite par la Commission des finances, la SMGN produit depuis 2015 des rapports d'activité trimestriels**
  - permet un suivi détaillé des indicateurs inscrits au contrat et du budget
- **Les mêmes indicateurs de performance qu'au CP 15-19 sont conservés à savoir**
  - Places kilomètres
  - Horaires et intervalles de passage
  - Fréquentation
  - Taux de couverture
  - Coût de l'offre
- **Le même système de pénalités en cas de non-respect des objectifs est également conservé**
  - Le présent contrat possède la particularité de permettre un nouveau calcul des objectifs de places x kilomètres et coût de l'offre dans le cas où la livraison de l'un ou des deux nouveaux bateaux devait être retardée.

12/09/2019 - Page 16

**SMGN****CONCLUSION ET PERSPECTIVES**

- **Pas d'événement particulier prévu pour 2019, un résultat à l'équilibre est attendu.**
- **Contribution totale Etat de Genève calculée pour obtenir un résultat d'exploitation à l'équilibre, à l'instar des précédents exercices**
  - Augmentation de la subvention moyenne totale (fonctionnement et CTI) de 194'000 francs par rapport à 2019, essentiellement pour assumer l'amortissement de la nouvelle flotte
  - L'indemnité de fonctionnement versée annuellement reste constante durant la durée du contrat

**ATTENTES DU CP 2020-2024 :**

- **Une croissance de la fréquentation alignée à la croissance attendue sur l'ensemble du réseau**
- **Une plus grande cohérence entre le budget et les comptes finaux**
- **Des résultats annuels à l'équilibre**

12/09/2019 - Page 17

**MERCI DE VOTRE  
ATTENTION**

12/09/2019 - Page 18