

Date de dépôt: 20 décembre 2007

Rapport de la Commission de contrôle de gestion sur les Mouettes genevoises

Rapport de MM. Alain Charbonnier et Eric Ischi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission de contrôle de gestion (CCG) s'est saisie – conformément à l'article 201A de la loi portant règlement du Grand Conseil (LRGC) – du rapport de l'Inspection cantonale des finances (ICF) sur la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA appelée plus communément Mouettes genevoises.

Après discussion en séance plénière, la commission a donné mandat à sa sous-commission départementale « DT » (Département du territoire) de traiter de ce rapport de l'ICF dans tous ses détails.

Il faut souligner que ce rapport est le fruit du travail conjoint des deux membres de la sous-commission de la CCG et que la commission saisit l'occasion de ce « cas d'école » pour aborder des questions plus générales sur les contrats de prestations.

La sous-commission souhaite remercier vivement M. Raphaël Audria, secrétaire scientifique de la CCG pour son précieux appui. Les procès-verbaux des auditions ont été retranscrits par le secrétaire scientifique de la CCG ; ceux des séances plénières par M^{me} Martine Bouilloux Levitre, qu'elle en soit remerciée ici.

Ce rapport se divise en quatre parties distinctes. En premier lieu, il convient de contextualiser l'objet de l'étude de la sous-commission, puis une deuxième partie sera consacrée aux auditions menées par la sous commission résumées de façon exhaustive. En troisième lieu, les rapporteurs présenteront la conclusion et, en quatrième partie, les recommandations de la commission.

I. Les Mouettes genevoises : contexte

En général

Il convient de relever que cette sous-commission était à l'origine constituée de deux membres délégués, à savoir M. Eric Ischi et M. Guillaume Barazzone. Or M. Barazzone a demandé à ne pas traiter de ce dossier en invoquant l'article 24 de la LRGC. Dès lors, M. Alain Charbonnier a pris sa place pour le traitement de ce dossier.

Il convient de relever que le rapport de l'ICF sur la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (ci-après SMGN) faisait état de dysfonctionnements graves et que le Département du territoire était en train de négocier un nouveau contrat de prestations avec les Mouettes. Dès lors, les membres de la commission délégués au Département du territoire ont souhaité connaître la suite qui était donnée aux recommandations de l'ICF.

Notons encore que la SMGN est une société anonyme exploitant des bateaux sur le lac Léman et sur le Rhône. Son activité est divisée en deux parties:

- une qui est subventionnée par l'Etat de Genève et qui recouvre les lignes de transports M1, M2, M3 et M4 fonctionnant toute l'année. Cette subvention se monte pour la période allant de 2001 à 2004 à 2 348 000 F¹ et pour la période allant de 2005 à 2006 à 3 689 099 F². Ces subventions sont toujours accompagnées d'un contrat de prestation pluriannuel ;
- une deuxième, complètement privée, de croisière pour touristes.

Remarquons encore que les actions de la SMGN sont toutes détenues par les membres de la famille du directeur de la SMGN.

¹ Contrat de prestations pluriannuel 2001-2004 relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transport sur le bas lac (M1, M2, M3).

² Contrat de prestations 2005-2006 relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transport sur le bas lac (M1, M2, M3, M4).

Une deuxième société privée appartient également à la famille du directeur au nom de « Swissboat » et effectue également des croisières pour touristes sur le lac.

Un contrôle de l'Inspection cantonale des finances particulier.

L'Inspection cantonale des finances, en vertu de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, conformément notamment aux articles 11 et 12 de cette même loi est habilitée à procéder aux contrôles des comptes de la SMGN.

Rapidement, lors du contrôle, l'ICF a été contactée par des collaborateurs de la SMGN pour lui faire part de certains dysfonctionnements. L'ICF, qui a voulu vérifier les affirmations, s'est heurtée à l'impossibilité d'effectuer complètement son travail de vérification. Dès lors, l'ICF a appliqué la norme d'audit suisse n° 240 traitant des « Fraudes et erreurs » et n'a plus fait part de ses constatations à l'audité, mais a informé le Département du territoire.

Le 12 janvier 2007, l'ICF émet son rapport sur la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA. Elle écrit en préambule que, selon son appréciation, son rapport fait état de **dysfonctionnements graves**.

Des observations sont proposées au lecteur en tout début du texte comme dans tous les rapports de l'ICF. Ces observations émises dans le rapport découlent d'une évaluation propre à l'ICF. Elles ont pour objectif d'aider le lecteur à se forger sa propre opinion sur la base des informations contenues dans le rapport. Ces observations décrivent les risques et les classent en trois degrés d'importance.

Pour le plus haut degré d'importance, il y a dans ce rapport sept observations, qui sont les suivantes :

1. Ventilation des charges salariales entre la SGMN et « Swissboat »

En l'absence de pièces comptables, nous avons été dans l'impossibilité de vérifier la ventilation correcte des charges salariales entre la SGMG et l'entreprise « Swissboat » (entreprise privée non subventionnée). Cependant selon des témoignages concordants, des employés de la SGMN travaillent sans refacturation pour l'entreprise « Swissboat ». En l'état des dépenses salariales qui ne la concernent pas sont prises en charge par l'activité subventionnée de la SGMN.

2. **Contrôle des revenus**

En l'absence de pièces comptables, nous avons été dans l'impossibilité de vérifier la bonne comptabilisation des revenus croisières dans les comptes de la SGMN. Or, selon le témoignage d'un collaborateur bien informé, les revenus générés par les croisières SGMN (et Swissboat) ne seraient pas intégralement enregistrés dans les comptes.

3. **Dépenses diverses**

Le risque que des factures concernant « Swissboat » soient prises en charge par la SGMN s'est non seulement réalisé par le passé, mais subsiste pour l'avenir.

4. **Fiabilité du budget**

La direction de la SGMN présente des budgets inexacts. Selon notre estimation, la surbudgétisation avoisine 490 000 F en 2004, dont près de 220 000 F constituent des erreurs qui auraient dû être relevées lors de l'établissement du budget (227 000 F pour l'exercice 2005). Ces erreurs qui sont favorables à la SGMN, ont permis à cette dernière de bénéficier d'une subvention trop élevée et, en conséquence, de constater et de conserver des bénéfices qui ne sont pas liée à la qualité de sa gestion.

5. **Fiabilité des comptes**

Des charges injustifiées ont faussé les résultats des exercices 2004 et 2005 de la SGMN à hauteur d'environ 170 000 F pour 2004 et 167 000 F pour 2005. Ces charges sont constituées de provisions injustifiées et du versement à « Swissboat » d'un montant de 50 000 F pour des travaux qui n'ont pas été réalisés en tout ou partie. En donnant une image erronée de la situation financière de la SGMN, la comptabilisation de charges injustifiées aboutit à la surestimation des besoins financiers de la SGMN et biaise le mécanisme de négociation de l'aide financière ente l'Etat et la SGMN.

6. **Aides financières non restituées**

La SGMN n'a pas restitué spontanément des montants dus à l'Etat en vertu des dispositions du contrat de prestations et le département n'a pas assumé sa mission de contrôle des clauses dudit contrat. Sans le contrôle de l'ICF, les montants dus par la SGMN (60 205,43 F selon les calculs du département) n'auraient probablement jamais été restitués.

7. Salaires et honoraires des administrateurs

Le montant de la rémunération du Conseil d'administration de la SGMN est à notre avis trop élevé. Nous estimons donc que la subvention versée par l'Etat n'est pas utilisée de manière économe.

Deux observations classées d'importance moyenne sont encore relevées :

8. Intelligibilité des comptes

Les états financiers révisés de la SGMN ne sont pas présentés de manière claire et intelligible. Leur lecture est dès lors peu aisée et ne permet pas de vérifier l'adéquation de l'utilisation de la subvention versée par l'Etat de Genève en faveur des lignes SGMN subventionnées.

9. Décomptes passagers des lignes M1 à M4

Nous n'avons pas été en mesure de vérifier l'exactitude de passagers transportés sur les lignes subventionnées compte tenu de l'absence de certains documents. Selon des témoignages, les chiffres communiqués à l'Office cantonal de la mobilité concernant le nombre de passagers transportés sur les lignes subventionnées seraient surestimés.

Les conclusions du rapport de l'ICF

Pour l'ICF, le développement des activités de la SGMN nécessite la mise en place d'un système de gestion qui garantisse que la subvention versée par l'Etat de Genève soit utilisée de manière économe et à bon escient.

Afin de corriger les erreurs budgétaires et comptables constatées durant les exercices 2004 et 2005, l'ICF recommande :

- Au département de demander la restitution d'une partie de l'enveloppe budgétaire (cf. ci-dessus observation 4)
- A la SGMN de demander à « Swissboat » de lui restituer la partie de l'avance de 50 000 F qui n'a pas été dépensée (cf. ci-dessus observation 5)
- A la SGMN de retraiter ses comptes à la lumière de notre observation sur les provisions injustifiées (cf. ci-dessus observation 5)

Par ailleurs, l'ICF, afin d'éviter que les problèmes constatés durant les exercices 2004 et 2005 ne se reproduisent, invite le département et la SGMN à mettre rapidement en œuvre les mesures décrites ci-après.

Concernant les charges salariales (cf. ci-dessus observation 1): l'ICF recommande l'établissement d'un nouveau modèle de décomptes journaliers qui permette de distinguer sans ambiguïté les activités consacrés à la « SGMN-activité-privée » à la « SGMN-activité subventionnée » et à « Swissboat ».

Concernant les revenus des croisières (cf. ci-dessus observation 2): l'ICF recommande que le mandat à l'organe de révision prévoie le contrôle de la comptabilisation des revenus sur la base des décomptes de caisse (qui servent actuellement également de décomptes horaires journaliers pour les caissiers-ères).

Concernant les dépenses diverses (cf. ci-dessus observations 3): l'ICF recommande à la SGMN de s'assurer qu'aucun frais lié à « Swissboat » ou à la « SGMN-activité privée » ne soit pris en charge par la « SGMN-activité subventionnée ». Il recommande également que le mandat à l'organe de révision prévoie l'imputation correcte des charges entre la « SGMN-activité privée », la « SGMN-activité subventionnée » et « Swissboat ».

Concernant la fiabilité du budget (cf. ci-dessus observation 4): l'ICF recommande à la SGMN de veiller à élaborer des budgets fiables dont les calculs devront être dûment documentés afin de pouvoir comprendre les bases sur lesquelles ils ont été effectués et pouvoir les contrôler. Dans ce cadre, la SGMN a le devoir de signaler immédiatement à l'Etat toute erreur constatée un cours d'exercice.

En fin d'exercice, tout écart significatif entre les comptes et le budget devra être documenté et justifié par la SGMN. Tout écart dû à une erreur qui aurait dû être relevée lors de l'établissement du budget fera l'objet d'une correction de l'enveloppe budgétaire versée.

Il recommande également que les dispositifs décrits ci-dessus soient clairement stipulés dans le contrat de prestation.

Il recommande finalement au Département de territoire de vérifier exhaustivement les bases sur lesquelles les budgets de la SGMN sont établis.

Concernant les honoraires de l'administrateur (cf. ci-dessus observation 7): l'ICF recommande que le montant de la rémunération du Conseil d'administration soit revu d'entente entre la SGMN et le département en fonction du volume et du type d'activité, des compétences professionnelles requises, des risques encourus, ainsi que la taille et de la situation de l'entreprise.

Concernant la présentation des états financiers (cf. ci-dessus observation 8): afin de garantir un contrôle aisé des comptes de la SGMN par le

département, l'IFC recommande que les comptes annuels révisés respectent les principes suivants :

- Les comptes doivent être présentés en respectant l'ordonnancement et le libellé des rubriques prévus dans le budget de l'exercice ;
- Les comptes doivent présenter clairement et séparément les charges et les revenus liés aux activités subventionnées et privées de la SGMN ;
- A des fins de comparaison entre le budget et les comptes de l'année n et entre les comptes de l'année n et n-1, il sera présenté en regard de chaque rubrique des comptes n, le budget n et les comptes n-1.

Concernant le comptage des passagers (cf. ci-dessus observation 9) :
l'ICF recommande à la SGMN de conserver désormais les décomptes passagers mensuels remplis par les pilotes et que ces derniers les visent. Il recommande qu'une copie de ces décomptes mensuels soit jointe aux données issues du système informatique qui sont transmises chaque mois à l'Office cantonal de la mobilité. Par sondage, ce dernier pourra vérifier la fiabilité des données issues du système informatique en les confrontant aux copies de décomptes passagers mensuels.

Il s'en est suivi une dénonciation pénale par le Département du territoire. Dans le même temps, le directeur de la SMGN a déposé plainte contre l'ICF. Ces deux plaintes ont été classées sans suite par le Parquet.

II. Auditions de la sous-commission DT de la Commission de contrôle de gestion

La sous-commission a procédé à 6 auditions afin de traiter au mieux le sujet des Mouettes genevoises et d'en appréhender l'ensemble des enjeux. Ainsi, elle a entendu le 29 janvier 2007, MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat, et Christophe Genoud, secrétaire adjoint à la mobilité; le 19 mars, MM. Charles Pict, directeur ad interim de l'ICF, Dimitri Moatti, réviseur, et Christophe Zutter, réviseur; le 26 mars, M. Olivier Barraud, secrétaire syndical du SEV (syndicat du personnel du transport) ; le 7 mai, M. Roland Charrière, directeur de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA ; le 11 mai, M^{me} Frederica Rossi de l'OCIRT (Office cantonal de l'inspection et des relations du travail), DSE, MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat, Christophe Genoud, secrétaire adjoint à la mobilité et Alain Decosterd du Département des finances.

Audition du 29 janvier 2007, de MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat et Christophe Genoud, secrétaire adjoint à la mobilité

M. Cramer commence par expliquer que cela fait des mois que le Conseil d'Etat a géré cette affaire sans qu'il n'y ait de fuites, en respectant les droits des uns et des autres. Il précise qu'il en a été de même au Palais de justice. Il ajoute qu'il a suffi qu'il y ait un rapport de l'Inspection cantonale des finances pour que celui-ci se retrouve dans la presse. Il explique qu'il y a des éléments dans le dossier où il y a des atteintes à l'honneur et où, par ailleurs, il y a toute une série de questions de nature financière qui sont contestées. Il relève par ailleurs que l'Inspection cantonale des finances n'est pas infaillible. Il précise que l'ICF a peut-être raison, voire sûrement, mais que l'on ne peut pas exclure qu'elle ait un peu tort. Il relève que lorsque l'ICF dit que des gens ont commis des délits, et que le procureur général pense que ce n'est pas le cas, cela prouve qu'ils ne sont pas infaillibles.

Les commissaires expliquent qu'ils ne sont pas là pour instruire le dossier pénal, ni le dossier civil. Ils précisent que les députés sont là pour s'assurer de la bonne gestion des deniers publics.

M. Cramer répond que le département est dans une démarche où tout est sous le contrôle du Grand Conseil, et pas forcément sous le contrôle de la Commission de contrôle de gestion. Il précise qu'il y a d'une part un rapport sur la gestion des Mouettes genevoises dont il est discuté maintenant et, d'autre part, les enseignements que le département va tirer pour l'avenir, c'est-à-dire comment le département va régler ses rapports avec les Mouettes genevoises. Il ajoute que cette question va être soumise ultérieurement à l'appréciation du Grand Conseil, puisque le contrat de prestations que le département est en train de conclure avec les Mouettes genevoises va être soumis au Grand Conseil. Il lui semble adéquat que l'on se pose des questions sur la thématique de la gestion des Mouettes, que l'on arrête les compteurs à la fin de l'année 2006, et que pour le contrat de prestations que le département va conclure, ce n'est pas au Grand Conseil de donner des directives sur la manière de négocier ce contrat avec les Mouettes. Il précise que le département va négocier avec les Mouettes comme il estime devoir le faire et qu'ensuite le Grand Conseil sera saisi du projet de contrat de prestations et que, à ce moment, il examinera si le département a bien fait, mal fait ou s'il a lieu de faire autrement. Il ajoute que cela fera l'objet d'une autre discussion. M. Cramer ajoute qu'il faut tout d'abord laisser l'administration faire son travail puis ensuite regarder si elle l'a fait correctement ou pas.

M. Cramer revient sur l'historique de la situation. Il explique que le passé est une commande de prestations avec les Mouettes genevoises qui, en cours

de route, a déjà été évolutive. Il précise que, dans un premier temps, la commande de prestations qui a été faite concernait un transport qui était saisonnier, qui au cours du temps, s'est transformé en transport annuel. Il ajoute que le deuxième élément qui est particulier dans ce qu'il se passe avec les Mouettes, c'est que la commande de prestation a été faite auprès d'une entreprise qui faisait des animations touristiques et que l'Etat lui a demandé de transformer le caractère de son activité pour en faire une activité de service public qui entre dans le cadre d'UNIRESO et de la billetterie des TPG. Il précise que tout cela est – en premier lieu – un choc culturel pour cette entreprise et que cela explique aussi le fait que c'est la même entreprise qui, d'une part, continuait ses activités touristiques et qui, d'autre part, vendait ses activités de transport public.

Il précise que, pour bien comprendre le contrat de prestation, il est nécessaire de se remettre à la date où il a été conclu. Il ajoute que le partenaire – à l'époque – n'avait pas ce caractère qu'on lui reconnaît maintenant qui est celui d'un « TPG » sur l'eau, mais que c'était véritablement des Mouettes qui faisaient de l'animation touristique à Genève, à qui on a demandé de développer un de ses secteurs d'activité en disant qu'on allait le subventionner. Il ajoute que cela explique que la division entre les deux domaines d'activité des Mouettes n'ait pas été faite de façon très rigoureuse, d'autant moins rigoureuse que les personnes des Mouettes ne sont pas des professionnels quant à la comptabilité. Il précise que, sur ce point, l'entreprise elle-même n'a pas instauré les procédures qu'il fallait, et que l'Etat avait instauré un certain nombre de moyens de contrôle, mais qui ont été manifestement insuffisants. Il précise qu'il est évident que, dans le prochain contrat de prestation, le département va tenir compte des expériences du contrat passé.

M. Cramer explique que, au niveau de la gestion, dès l'instant où le département a reçu l'indication de l'ICF qu'il serait amené à rendre un rapport dans lequel, selon l'ICF, « il y aurait des éléments objectifs constitutifs d'infractions pénales », il a immédiatement dit à l'ICF que, si c'était le cas, il souhaiterait avoir un exemplaire de ce rapport avec les noms des personnes désignées par l'ICF et que le rapport serait transmis au procureur général dans le cadre d'une dénonciation. Il explique que le lendemain ou le surlendemain du jour où le département a reçu le rapport complet de l'ICF, mais sans les remarques de l'audit, ce rapport a été transmis au procureur général. Il ajoute que le département n'a pas attendu les remarques de l'audit, parce que l'ICF avait expliqué qu'il y avait une certaine urgence pour agir. En effet il y avait un certain nombre d'éléments de preuves qui se trouvaient en possession des Mouettes et qu'il ne fallait pas

laisser le temps aux Mouettes de s'organiser afin qu'elles détruisent ces éléments de preuves, notamment des récapitulatifs qui, d'après l'ICF, auraient existé et sur lesquels on pouvait voir quelles courses avaient été faites pour le compte des Mouettes « transports publics » et lesquelles avait été faites pour le compte de l'activité touristique des Mouettes.

M. Cramer explique que les indications de l'ICF étaient extrêmement précises tant quant à la nature des documents que dans le lieu où ils se trouvaient. Il ajoute que dans la dénonciation pénale que le département a faite, celle-ci a été conclue en demandant au Procureur général et au juge d'instruction saisi du dossier de séquestrer un certain nombre de documents. Il poursuit en expliquant que le Procureur général a ouvert une instruction pénale et que le juge d'instruction a ordonné des perquisitions. Or rien de tout ce qui aurait dû se trouver dans le bureau ne s'y trouvait. Au-delà de cela, le juge d'instruction a très longuement entendu les animateurs des Mouettes, l'ICF et les témoins dont l'ICF s'était prévalu pour fonder ses graves accusations portées à l'égard des Mouettes. Il précise que, sur cette base, et après une instruction très complète, le juge d'instruction a estimé qu'il n'y avait pas lieu de procéder à des inculpations et a rendu une longue décision de soit-communicé dont il ressort que les animateurs des Mouettes genevoises n'ont rien commis relevant du droit pénal, mais que, assurément – dans le cadre du contrat de prestation – cela valait la peine de régler un certain nombre de questions qui n'étaient pas réglées. Le procureur général a classé la procédure pénale et le département n'a pas fait recours contre le classement, car il estime que ce n'est pas le rôle de l'Etat de recourir contre les décisions du procureur général. Il se dit incertain quant à la qualité de l'Etat pour recourir.

M. Cramer explique qu'au-delà des controverses sur les faits, il y a quelques certitudes, puisque l'on peut lire dans le document qu'il y a un litige qui porte sur une somme de 400'000 francs environ et que de cette somme, dans tous les cas, les Mouettes genevoises admettent qu'il y a 200 000 F qu'ils s'engagent à rembourser. Il précise qu'au niveau de la gestion des deniers de l'Etat, la position du département est très claire, en ce sens qu'il va de soi qu'il allait examiner de près la question de ces sommes qui sont contestées, que le département va tirer la question au clair et que les sommes devront être remboursées. Il ne peut pas exclure que sur une partie des 200 000 F qui font l'objet de contestation, le département obtiendra toutes les explications qui le convaincront que tout ou partie de cette somme n'est pas due.

M. Genoud précise que le département est en train de discuter avec les Mouettes de la somme. Il relève que l'on ne parle plus de 200 000 F mais de

plus, et que le montant articulé est maintenant de 500 000 F, car il y aurait, semble-t-il, quelques erreurs dans le calcul de l'ICF. Il ajoute que les Mouettes ont refait le calcul et qu'ils arrivent au-delà de ce que l'ICF avait calculé. Il précise que le chiffre est supérieur, car il convient de tenir compte également de l'année 2006 qui ne fait pas l'objet du rapport de l'ICF, mais qui fait quand même partie du contrat de prestation 2005-2006. Il précise que, sur ce point, les erreurs relevées pour les comptes 2004 et 2005 sont manifestement les mêmes pour 2006. Il précise qu'il faut y ajouter la somme de 2006 et que la somme varie entre 500 000 et 600 000 F pour lesquels les Mouettes disent qu'ils sont d'accord de rembourser.

Les commissaires constatent que le département a acquiescé à un certain nombre de recommandations de l'ICF. Il se demande comment il se fait que le département n'ait pas réussi – alors qu'il est lié par un contrat de prestation et qu'il est le département de tutelle – à découvrir ce que l'ICF a découvert.

M. Cramer pense que la vraie question à se poser est de se demander si les modes de fonctionnement étaient très adéquats. Il répond que manifestement ce n'est pas le cas, parce que les contrats de prestations sont toujours perfectibles et que les choses s'affinent pas à pas. Il ajoute que le département avait très clairement identifié que ce contrat de prestation n'était pas suffisant et que le département se proposait – dans le cadre du nouveau contrat qui est en train d'être négocié et qui débute au début 2007 ce qui induit qu'actuellement le département verse des montants sans contrat de prestation – d'avoir un contrat beaucoup plus précis. Il précise que ce nouveau contrat de prestation aurait été sous toit beaucoup plus tôt, mais que le département a attendu le rapport de l'ICF durant dix-huit mois.

M. Genoud précise que, en 2004 déjà, dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de prestations, l'ICF avait informé le département qu'il allait faire un audit des comptes des Mouettes et que le département avait dit qu'il se réjouissait de pouvoir bénéficier du rapport pour pouvoir adapter le prochain contrat de prestation. Il ajoute que l'ICF a pris plus de temps pour rendre son rapport vu l'ampleur de ce qu'ils avaient découvert.

M. Cramer explique que la vraie question à se poser est de se demander si, sans l'ICF, on se serait trouvé dans une situation où, chaque année, les Mouettes auraient pris 200 000 F de façon indue sur la base de l'Etat, et si les modes de contrôle au sein du département sont suffisamment efficaces pour éviter ce genre d'abus ou pas. Il pense qu'il y a deux réponses à cette dernière affaire, la première est de dire que le département attendait que l'ICF fasse son travail. Il explique qu'au fond l'ICF s'est substituée au département dans cette affaire, en tout cas pour une période. Il demande comment les contrôles étaient effectués auparavant.

M. Genoud ajoute que les contrôles étaient basés sur les comptes qui étaient transmis, puis sur un bref rapport de gestion lui aussi transmis sur l'offre qui était fournie par les Mouettes. Il explique que les premières discussions, qui ont eu lieu avec l'ICF sur un certain nombre de questions qui se retrouvent aujourd'hui, datent de 2004. Il précise que dès juin 2004, le département a commencé à avoir un certain nombre de questions. Il relève que c'était le service financier du département qui a échangé avec l'ICF pour transmettre un certain nombre de questions.

M. Cramer explique que la majeure partie du travail de l'ICF est l'effet d'une commande du département. Il ajoute que le département était conscient du fait de la délicatesse du cas, qu'il fallait approfondir les éléments en question et que le département a demandé à l'ICF d'intervenir. Il relève que le département a aidé l'ICF à avoir les éléments nécessaires. Il ajoute qu'aujourd'hui il n'est pas très content du résultat des travaux de l'ICF, en ce sens qu'il trouve que l'ICF a manifestement joué plus que nécessaire au justicier mais que, sur le fond, l'ICF a permis au département de découvrir un certain nombre de choses. Il explique qu'au point de départ de la subvention pour les Mouettes, la subvention se montait à 600 000 F environ. Il ajoute que pour ce montant, il y avait une question de proportionnalité entre le montant de la subvention et le dispositif qui était mis autour, si le département avait exigé des Mouettes – pour une subvention de 600 000 F – une stricte séparation comptable et toute une procédure tatillonne, on se serait trouvé devant deux alternatives:

- soit les Mouettes n'auraient pas accepté la transaction, ce qui aurait été embêtant parce qu'il était très rationnel que ces gens qui faisaient déjà cette activité la prolongent dans le sens d'une activité de service public ;
- soit les Mouettes auraient accepté mais auraient demandé une augmentation de la subvention pour mettre en place toute la bureaucratie souhaitée. Il pense que cette situation était déraisonnable et disproportionnée.

M. Cramer explique que, évidemment, lorsque l'on parle de 2 millions, on ne parle plus de 600 000 F, et ajoute que c'est précisément pour cette raison que le département savait que, dans le cadre du prochain contrat de prestation, les exigences seraient revues. Il ne croit pas que l'on puisse trouver dans cette affaire un précédent à quoi que ce soit. Il explique qu'il a été tenu compte de l'importance de la subvention pour instaurer un contrôle assez usuel sur cette subvention et que dès l'instant où cette subvention est devenue plus importante, le département a eu, d'une part, la démarche ICF et, d'autre part, un approfondissement du nouveau contrat de prestation. Il

explique que c'est quelque chose qu'il a rectifié d'un bout à l'autre et qu'il assume.

Les commissaires souhaitent savoir quand va arriver le prochain contrat de prestation. M. Cramer répond que c'est pour bientôt et M. Genoud ajoute qu'il est pratiquement à bout touchant et que le département attendait le rapport final de l'ICF pour avoir ses remarques définitives et celles des audits.

Les commissaires se disent étonnés par le nombre d'employés qui ont fait des dénonciations à l'ICF sous le couvert de l'anonymat.

M. Cramer précise que, si l'on se met au niveau du contrôle de gestion – comme les députés – il y a des retours de certaines personnes qui lui disent que dans cette entreprise les collaborateurs ne sont pas bien traités et qu'il y a des problèmes de gestion de personnel. Sur quoi, lorsque la subvention des Mouettes a été augmentée, il a dit qu'il était exclu d'augmenter quoi que ce soit tant que la situation relative au respect des conditions de travail n'est pas clarifiée. Il précise qu'en l'occurrence le département a une attestation de l'OCIRT qui dit que tout est en ordre. Il explique que, ici, il ne peut pas aller au-delà de cette attestation malgré la réalité des faits.

Les commissaires sont aussi frappés par le fait qu'il y ait deux entreprises. Ils se demandent si l'on ne pourrait pas exiger qu'il y ait une séparation plus nette entre les deux entreprises.

M. Cramer répond que c'est l'enjeu du prochain contrat de prestation et qu'il est nécessaire d'aller dans ce sens, ou bien qu'il y ait deux sociétés distinctes, c'est-à-dire, d'une part, une société qui s'occuperait de tout ce qui relève de la prestation de service public et qui toucherait la subvention ; d'autre part, une société qui s'occuperait d'autres choses. Il explique qu'une autre solution serait d'avoir une seule société avec une distinction très forte qui soit faite. Il relève que, de l'autre côté, même une organisation avec deux sociétés ne résout pas tous les problèmes, car les synergies sont évidentes et qu'il n'y a pas de sens à dire qu'il y a deux sociétés avec deux guichets différents pour vendre les tickets. Il explique que cette dernière solution aura comme conséquence d'augmenter la subvention à fournir. Il ajoute qu'il y a un sens que ces deux sociétés s'adressent à une troisième ou à un centre de compétences commun concernant la gestion des appels téléphoniques, sans compter que, en plus, ils s'occupent encore des réservations pour la Neptune, etc. Il poursuit en disant qu'il y a un certain nombre de prestations de nature administrative où il y aurait des surcoûts inutiles si on voulait que chaque société réponde de chaque prestation. Il pense qu'il faut arriver à mettre sur

un système qui assure une transparence parfaite en ce qui concerne l'utilisation des prestations publiques.

Pour terminer, M. Camer relève qu'il faudrait clarifier les questions de comptage des personnes. Il pense que, dans le cadre du nouveau contrat de prestations, le comptage devra être beaucoup plus précis. Il pense que la prestation Mouettes devrait être calculée par passager afin d'en connaître le coût réel.

Audition du 19 mars, de MM. Charles Pict, directeur ad interim de l'ICF, Dimitri Moatti, réviseur et Christophe Zutter, réviseur.

M. Pict explique que, en fin 2004, début 2005, l'ICF a fait sa planification sur les contrôles de l'année. Il explique qu'il avait été prévu de faire le contrôle des Mouettes, parce qu'ils passaient d'une subvention de quelques centaines de milliers de francs à un 1,9 million. Il relève que cette augmentation de la subvention augmente également les risques. Il ajoute que le 31 janvier 2005, l'ICF envoie sa planification que le département reçoit. A partir de là, M. W. du Département du territoire contacte l'ICF pour signaler que, aux Mouettes, il y a des problèmes, notamment quant aux décomptes horaires, et les décomptes des passagers. M. Moatti ajoute que M. W. a contacté l'ICF à plusieurs reprises jusqu'à ce que l'ICF commence l'audit à proprement parler. Il précise qu'il a véritablement insisté auprès de l'ICF.

Les commissaires demandent quelle est la fonction de M. W. et si ce Monsieur travaille toujours à l'Etat de Genève.

M. Moatti répond que M. W. était économiste au Département du territoire, et qu'il était notamment en charge de la négociation et de l'élaboration du contrat de prestation des Mouettes. Aujourd'hui, M. W. est parti, il ne travaille plus pour l'Etat de Genève, et c'est M. Genoud qui a repris le dossier au sein du département.

M. Moatti explique que, avant de faire le contrôle, l'ICF a rencontré M. W. le 23 août 2005. Il précise que M. W. a dit que les Mouettes recevaient des indemnités pour travail lors des dimanches et des jours fériés. Or, les pilotes ne reçoivent pas les indemnités, et il y a une mauvaise ventilation des charges entre l'activité subventionnée des Mouettes et l'activité privée de Swissboat. Il ajoute que visiblement M. W. tenait ces éléments de quelqu'un qui travaillait aux Mouettes.

M. Moatti raconte que l'ICF a proposé à M. W. de faire venir quelqu'un des Mouettes pour parler des problèmes. Suite à cela, M. W. a rappelé pour proposer une séance avec un pilote des Mouettes. Début septembre, M. W. est venu avec un pilote des Mouettes.

Les commissaires demandent – lorsque l'ICF reçoit M. W. – s'il vient en tant qu'employé du DT ou en tant que témoin.

M. Pict répond qu'il n'y a pas de témoin à proprement parler, mais que l'on peut dire que c'est une personne qui est un employé du DT qui vient s'exprimer. Il précise que l'ICF écoute les personnes et que les normes d'audit précisent qu'il est possible de prendre un procès-verbal. Il ajoute que l'ICF va vérifier par la suite les informations qu'elle entend.

Les commissaires demandent si cela arrive souvent.

M. Pict répond que c'est très rare et M. Moatti explique que cela fait dix ans qu'il travaille à l'ICF et qu'il n'a jamais vu cela.

Les commissaires, pour le moins étonnés, demandent si le département n'avait pas la possibilité de régler ces problèmes, vu que M. W. semblait très bien informé et si, de son côté, l'ICF n'a pas jugé opportun ni nécessaire d'informer plus haut dans la hiérarchie du département les informations détenues M. W.

M. Pict remarque que M. W. semblait dire qu'il y avait des problèmes, mais ne sait pas comment ce Monsieur a informé ses supérieurs. A ce moment précis, la première chose était de vérifier les informations. Il souligne que l'ICF en a informé M. Cramer à la fin, quand toutes les informations avaient été vérifiées. Il insiste sur le fait que l'ICF n'a jamais pris au comptant les informations données par M. W.

M. Moatti explique que M. W. revient en septembre avec un pilote des Mouettes, et que les informations se recourent. Il insiste sur le fait que ce ne sont que des témoignages, et qu'il faut vérifier ce qui est dit. Il rappelle qu'il est dit à l'ICF que les charges salariales sont mal imputées, mais qu'il faut vérifier sur pièces. M. Moatti ajoute qu'il y a eu deux autres pilotes qui sont venus témoigner spontanément et que – selon l'ICF – ceux-ci ne savaient pas qu'il y avait déjà un premier pilote qui était venu témoigner.

M. Moatti explique que, à partir de ce moment, l'ICF a eu des craintes quant à la comptabilisation des charges salariales. Il explique que l'ICF a vérifié les informations des pilotes et insiste sur le fait que les pilotes avaient l'air de tenir des informations intéressantes sur la tenue de la comptabilité, et semblaient tenir ces informations d'une personne qui était proche de la comptabilité. Sur ce, l'ICF a dit aux pilotes que, si cette personne voulait venir, elle pouvait venir témoigner à l'ICF. Cette personne a contacté spontanément l'ICF suite à cette séance et la rencontre s'est faite au mois de novembre. Il explique que cette personne a fait part à l'ICF de choses assez préoccupantes en confirmant la mauvaise ventilation des charges salariales, en informant l'ICF d'un versement de 50 000 F des Mouettes à Swissboat qui

visiblement n'avait fait l'objet d'aucune contrepartie. Il souligne que, finalement, il y a beaucoup de témoignages qui sont accablants pour les Mouettes, et que c'est à l'ICF de les vérifier. Dès lors, l'ICF commence son contrôle.

M. Pict explique que l'ICF prend contact avec la direction des Mouettes en leur disant qu'ils allaient faire un contrôle et ont commencé le contrôle. Il relève que, à partir d'un certain moment, ce que disait la direction ne semblait pas correspondre à ce que l'ICF voyait et à ce qu'elle contrôlait. Il explique que, à partir du moment où l'ICF voit que cela ne correspond pas à la réalité, cela peut revêtir un caractère pénal et qu'il y a peut être un grave dysfonctionnement, alors l'ICF doit fonctionner autrement.

M. Pict donne l'exemple que, au moment où l'ICF a voulu vérifier ce que disaient les personnes qui avaient été interviewées sur la base des pièces comptables, la direction lui a dit qu'elle ne gardait pas les pièces comptables. Ce qui veut dire qu'ils ne conservent ni les décomptes de caisses qui justifient les revenus des croisières, ni les décomptes horaires des pilotes qui permettent de ventiler les charges entre l'activité Swissboat et Mouettes, alors que le CO l'oblige. Il ajoute que l'ICF a des témoignages de personnes proches de la comptabilité qui disent que ces pièces sont conservées. Il précise que la direction allègue qu'elle manque de place pour les conserver, alors que les décomptes passagers ne prennent pas de place et que l'on parle d'environ 4 classeurs fédéraux en tout. A partir de ce moment, il est décidé de faire revenir les témoins et de leur demander de signer un procès-verbal de leurs déclarations. Vu qu'il n'y a pas les pièces comptables pour démontrer les faits, au moins il y aura des témoignages.

M. Pict ajoute que, pendant ce contrôle, l'ICF a décidé de passer à un audit de fraude, c'est-à-dire que l'ICF ne transmet plus les conclusions et que, à partir de là, l'ICF constate avec son avocat que certains éléments pourraient être un problème pénal. Il relève que l'ICF n'a pas qualifié en disant que telle ou telle chose est pénale, mais bien que cela risquait d'être pénal. A partir de là, l'ICF – de par la loi (article 11 de la loi sur la procédure pénale) – doit transmettre cette information au juge. Il relève que, s'il ne le fait pas, c'est une erreur professionnelle.

M. Pict précise que l'ICF est allée voir M. Cramer à ce moment.

M. Pict explique qu'il y eu une période de pause importante pour l'ICF, car c'était la période des comptes d'Etat (de janvier à mai 2006). Il ajoute que, à partir de mi 2006, l'ICF a repris le dossier. M. Zutter précise que les comptes 2005 de la SGMN n'ont été bouclés que vers juin 2006 et qu'il y

avait une impossibilité de terminer le contrôle, parce qu'il fallait attendre que ces comptes soient bouclés.

M. Zutter explique de manière générale que plus la direction s'est rendue compte que l'ICF commençait à mettre le doigt sur quelque chose, moins la direction des Mouettes coopérait. Il précise que les Mouettes ne voulaient plus que l'ICF vienne sur place. Il ajoute que l'ICF était sur place trois jours et demi environ, sans compter qu'une journée était passée avec les pilotes. Il ajoute que les dernières questions de l'ICF ont été posées par écrit afin de limiter le temps passé avec la direction.

M. Pict explique que, après cela, un projet de rapport a été remis à M. Cramer dans lequel les problématiques pénales ont été soulevées, et l'ICF a proposé au département de dénoncer. Il ajoute que le département a pris du temps pour réfléchir et que, finalement, il a décidé de dénoncer.

M. Pict précise qu'il a envoyé le projet de rapport au département et aux Mouettes en même temps, et que le département a dénoncé le cas. Il relève que les Mouettes ont été informées qu'il y avait une plainte pénale à leur égard. A partir de là, le juge a fait son travail et est arrivé à des conclusions qui sont sorties le jour où il y a eu la discussion finale avec les Mouettes. Il relève qu'il y a toujours une discussion finale avec la direction et qu'il y a une position de l'audit dans le rapport. Au moment de la discussion finale, les Mouettes sont arrivées avec leurs avocats. Il précise que les Mouettes ont alors menacé l'ICF de déposer plainte pénale contre elle. Il relève que c'était vraiment de l'intimidation. M. Pict explique que les positions des Mouettes n'étaient pas claires. Il ajoute que les 99% du rapport ICF restaient valable, et que l'ICF a écrit son rapport final. Il précise que l'ICF s'est basée sur l'ordonnance de classement du juge d'instruction pour préparer le projet de rapport final, et que celui-ci a été transmis aux Mouettes un mois et demi plus tard.

Concernant l'ordonnance de classement, M. Pict déclare qu'il y a deux conclusions du juge qui semblent – pour l'ICF – fausses. La première touche les 50 000 F et la deuxième touche les pièces comptables. Il explique que, après, l'ICF a dû faire des commentaires sur la position de l'audit. Il relève que les Mouettes ne sont pas d'accord, mais qu'ils sont tout de même d'accord de faire les corrections proposés par l'ICF. L'ICF apprend en janvier 2007 que les Mouettes ont porté plainte contre l'ICF pour abus d'autorité et faux dans les titres. Il explique que l'abus d'autorité veut dire que l'ICF a utilisé son autorité pour bénéficier d'avantages personnels, tandis que les faux dans les titres veut dire que l'ICF est accusée d'avoir pris les témoins, et de les avoir forcés de dire des choses pour pouvoir créer des témoignages.

Sur une question des commissaires concernant le futur, M. Pict explique que l'ICF a travaillé sur le projet du futur contrat de prestations (2007 et suivants) avec M. Genoud et que, sur ce projet, l'ICF a émis quelques commentaires. Il remarque que l'ICF a demandé que tout le contrat soit modifié et que des montants soient rendus (450 000 F environ).

Les commissaires expliquent que M. Genoud prévoit un montant entre 500 000 et 600 000 F environ, parce qu'il y a 2005-2006 dedans également et que les Mouettes sont d'accord.

M. Pict insiste sur le retour d'argent et la mise en place d'une structure transparente (conservation des pièces comptables, interdiction des transferts d'argent). Il relève que, dès lors, cela respectera la LIAF, bien que l'administrateur des Mouettes ait rendu un avis juridique sur le fait que les Mouettes ne devaient pas respecter la LIAF.

Les commissaires souhaitent savoir si, d'après l'ICF, l'ancien contrat de prestation a été fait selon les règles d'usage.

M. Pict explique que l'ICF a fait beaucoup de commentaires sur les contrats de prestations et précise qu'avec la LIAF il y aura une bonne structure. Il remarque que le problème avec les Mouettes était de dire qu'il n'y aurait pas de surveillance des bénéficiaires et/ou des pertes. Il ne pense pas que cela ait été une bonne solution. Il pense que cette solution est contre la logique de la subsidiarité et débarrasse l'Etat d'une certaine responsabilité. Il relève que le nouveau contrat de prestation démarre sur des meilleures bases.

Les commissaires relèvent que l'ancien contrat de prestation a été fait à l'époque où la SGMN touchait 200 000 F. Ils pensent qu'il est évident que la petite entreprise familiale des Mouettes n'est pas forcément outillée pour gérer les deux millions de subventions.

M. Pict reconnaît que la gestion des Mouettes est un peu archaïque et que les Mouettes mériteraient un système de gestion plus moderne. Il remarque que le département n'a pas poussé à l'évolution dans le cadre du contrat de prestations.

Les commissaires demandent s'il y eu un prêt ou pas au moment où les Mouettes ont été rachetées par la SGMN.

M. Moatti précise que la SGMN avait emprunté de l'argent à une banque (500 000 F) et qu'il était prévu que le remboursement de l'emprunt soit financé par une subvention de l'Etat. C'est la convention qui avait été prévue à l'époque.

Les commissaires souhaitent avoir un point de vue sur les conditions de travail des employés.

M. Pict répond que certains employés ont fait part à l'ICF des pressions qu'ils subissaient. Il relève que les syndicats se sont occupés de cela et précise que l'ICF leur a conseillé de discuter avec le département.

M. Moatti relève que le directeur et l'administrateur de la SGMN connaissent les noms de deux collaborateurs qui sont venus parler. Il pense que ces personnes sont venues parler parce qu'elles avaient le sentiment de se faire exploiter, tandis que la direction profitait de la situation. Il relève qu'ils avaient également l'espoir que le rapport de l'ICF pourrait améliorer les choses.

Audition du 26 mars, de M. Olivier Barraud, secrétaire syndical du SEV (syndicat du personnel du transport)

Les commissaires expliquent que la sous-commission souhaiterait connaître les conditions salariales des employés, ainsi que les conditions de travail des ces personnes (pression, ambiance).

M. Barraud explique que les conditions salariales ont été un peu améliorées après le reportage de « Mise au point » ou de « Temps présent » il y a une année ou deux ans. Il explique que, à l'heure actuelle, les pilotes sont à 23 F de l'heure en moyenne. Le pilote le plus expérimenté, qui travaille depuis trois ans dans la compagnie, est à 25 F de l'heure et que les nouveaux sont à peu près à 21 F. M. Barraud précise que le directeur de la SGMN dit que la moyenne est beaucoup plus haute, mais il prend en compte le reste du personnel administratif où il y a notamment toute la famille. Ainsi il augmente sa moyenne des salaires. Il relève que les pilotes n'ont pas de salaires mensuels, et ont un minimum garanti de 30 heures par semaine en basse saison et de 35 heures en haute saison. Il explique que c'est un moyen pour avoir des personnes qui « filent droit », car si des personnes souhaiteraient demander des choses qui déplairaient au directeur, alors il réduit les heures qu'il donne. A 23 F de l'heure pour 30 heures cela fait un revenu de 2760 F par mois. Il relève que la pratique de payer à l'heure se justifiait pour Swissboat, qui était une activité touristique, avec une navigation fluctuante en fonction des clients. Il remarque que, à l'heure actuelle, l'Etat de Genève commande des prestations et qu'il y a 4 lignes qui tournent 7 jours sur 7, 365 jours par année. Il constate que le succès des 4 lignes est au rendez-vous, même si la manière de compter n'est pas si précise que ça. Il ajoute que le problème, c'est qu'il serait possible de faire des tableaux de service avec une planification mensuelle, mais que payer les gens à l'heure permet au directeur d'éviter les heures supplémentaires. Il

précise que pour que les gens aient un salaire décent, il faut compter 180 à 185 heures de travail.

M. Barraud précise encore que, lorsque l'on demande au directeur s'il serait possible de mensualiser, celui-ci dit que cela n'est pas du tout possible. Or, dans les faits, il pourrait très bien mensualiser ses salariés, surtout avec 1,8 million de subvention de l'Etat et 700 000 F de revenus d'UNIRESO. Il ajoute qu'il n'y a pas d'indemnité du dimanche, ni de 13^e salaire, ni de prime de fidélité, car les gens ne restent pas assez longtemps.

M. Barraud explique que le directeur a donné une prime de 1000 F pour la fin de l'année à la place du 13^e salaire. Tout ce qui est en prestations sociales, c'est le minimum. Il relève qu'il y a de fait, avec les salaires, pas de deuxième pilier. Il ajoute que le contrat de travail est problématique, en expliquant que le SEV ne peut pas discuter avec la direction quant à la thématique d'un contrat de travail collectif, ce qui fait qu'il peut y avoir de fortes inégalités entre les travailleurs, puisqu'il n'y a pas de règles collectives. Il estime que cela démontre que la direction de la SGMN est dépassée dans la gestion des ressources humaines.

M. Barraud estime que c'est beaucoup d'heures de travail pour avoir un salaire décent. Il constate que les pilotes travaillent au maximum, mais que la loi sur le travail est globalement respectée. Il relève que les pilotes qui ont été appelés à témoigner dans le cadre du rapport de l'ICF ont subi des répressions concrètes – dans la mesure où les pilotes mettent en doute la manière de compter les passagers et donc mettent en doute le millionième passager. Dès lors, le directeur ne leur a pas donné la prime du millionième. Il explique que la direction a reproché aux pilotes d'avoir témoigné et a supprimé la prime de 500 F. Il précise que, pour le repas de fin d'année, le directeur l'a supprimé, et qu'il donnait une prime de 120 F à ceux qui avaient été corrects avec lui. Il précise que ceux qui ont témoigné ont perdu 620 F chacun ce qui, pour les salariés des Mouettes, n'est pas négligeable.

Les commissaires ont cru comprendre que, au niveau salarial, c'est l'Etat de Genève qui avait fait la comparaison avec les déménageurs et les livreurs dans le contrat de prestations.

M. Barraud acquiesce. Il explique que, au moment où ils ont fait le premier contrat de prestation, l'OCIRT a vérifié si les conditions de travail étaient correctes et que, comme point de comparaison ils ont pris celles qui – de bonne foi – se rapprochaient plus pour les Mouettes genevoises, c'est-à-dire qu'ils ont pris la branche transports et déménagements. Il ajoute que, finalement, il n'y a pas de comparaison, car ce ne sont pas les mêmes métiers. Il déplore le fait qu'ils ne sont pas allés voir les conditions de travail

dans les autres cantons où il y a des entreprises similaires. Il relève qu'il a maintenant remis un document qui est la convention collective cadre des transports publics vaudois que le SEV a signée avec l'UVTP.

M. Barraud explique que, en ce qui concerne la formation, le permis fédéral est payé à hauteur de 50% par l'entreprise et les autres 50% par le pilote. Il précise que, si le pilote reste plus de six ans, cette partie est remboursée. Il relève que le plus vieux pilote a trois ans de compagnie. Il constate que c'est également l'exception dans les compagnies de navigation, car le permis de navigation ne sert nulle part ailleurs et que, dès lors, les autres compagnies paient la totalité des permis.

M. Barraud relève, de plus, que les locaux sont déplorables, que les vestiaires sont exigus, et qu'il y a toute la problématique homme-femme. Il observe toutefois que la principale préoccupation des gens serait la question de la politique salariale. Il explique qu'il est clair que les personnes qui se sont syndiquées ont subi des pressions. Il souhaite que cela cesse.

Les commissaires demandent si le SEV a été consulté dans le cadre du nouveau contrat de prestations qui est en train de se faire.

M. Barraud répond que le SEV n'a pas été consulté. Il explique qu'il a toutefois rencontré M. Genoud et qu'il a pu donner les conditions collectives cadres vaudoises et lui expliquer le point de vue du SEV. Il remarque que l'oreille était attentive, mais que pour l'instant rien ne bouge. Il a rappelé à M. Genoud que l'on parlait de 14 salariés qui sont clairement au dessous des conditions de travail de la branche de la navigation, et clairement au dessous des conditions de travail des employés de transports tous confondus en Suisse.

Pour conclure, et concernant l'avenir de la SGMN, M. Barraud explique qu'il est particulièrement étonné du soutien de M. Cramer à l'égard des Mouettes, en disant qu'à l'heure actuelle il n'y a personne qui peut reprendre l'exploitation des Mouettes et qu'il faut les garder. Il s'inscrit en faux quant à cette affirmation et pense qu'il y a des entreprises qui seraient capable de reprendre les prestations faites par les Mouettes genevoises, la première à pouvoir le faire étant la CGN, car elle a aussi un chantier naval, ce qui permettrait d'avoir des économies d'échelles. M. Barraud explique que lorsque M. Cramer dit qu'il n'y a pas d'autres solutions, ce n'est pas la vérité.

Audition du 7 mai, de M. Roland Charrière, directeur de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA

Concernant le rapport de l'ICF, M. Charrière explique que la plupart des observations sont inexactes et que les Mouettes ont accepté certains points. Il ajoute qu'ils ont expliqué comment cela s'est produit, notamment pour les 50'000 francs. Il explique que les Mouettes ne pouvaient plus faire les travaux sur les bateaux, car une nouvelle loi est passée interdisant de mettre les bateaux à terre. Il explique que ces travaux ont été provisionnés pour l'année suivante en ce sens que, pour Berne, il doit y avoir la preuve que les Mouettes vont faire ces travaux. Il remarque que cela a été visé par l'Office fédéral des transports et que les travaux ont été effectués l'année d'après.

M. Charrière explique qu'il a fait un petit mémo à l'intention des députés et ajoute que sa femme, avec qui il travaillait depuis quarante ans, est décédée le 23 août 2003, et que, depuis juillet 2003, elle ne pouvait plus s'occuper de rien. Il précise que sa femme gérait tout ce qui était administratif et comptable chez lui. Il ajoute qu'il n'a pas su déléguer et qu'il est tombé lui-même très malade. Il relève qu'il travaille en famille, et que deux mois plus tard sa belle-fille perdait son père. Il explique que lorsque l'ICF est arrivé, il a voulu expliquer la situation pour leur signifier que tout ne serait pas clair et dit que l'ICF n'en a pas tenu compte. Il explique que, le développement des Mouettes a été très rapide, notamment du fait qu'auparavant les Mouettes travaillaient six mois par année, tandis que maintenant les Mouettes travaillent toute l'année. Il précise qu'ils sont passés de 16 employés à 30 employés sans vestiaires et sans rien. Il relève que les employés sont des passionnés et que ce n'est pas l'enfer de travailler aux Mouettes genevoises.

M. Charrière précise qu'ils ont toujours saisi toutes les pièces et que les seules pièces qui étaient détruites étaient des pièces qui n'étaient pas comptables. Il relève que c'était des rapports journaliers et que le code des obligations disait qu'ils n'avaient pas besoin de les archiver. Il ajoute qu'il ne sait pas où archiver ces documents et qu'il a apporté ses archives à M. Genoud qui n'en a pas voulu. Il précise que ces archives sont maintenant dans un local sous un immeuble se trouvant à la rue Versonnex. Il déplore que ses locaux ne soient pas adaptés pour recevoir du monde. Il pense que ce qu'on peut lui reprocher c'est de n'avoir pas su faire le saut de la petite entreprise à la grande entreprise. Il remarque que, en plus de cela, il gère la Neptune.

M. Charrière explique que, en ce qui concerne la gestion de Swissboat et des Mouettes genevoises, cela a toujours été séparé. Il reconnaît que des fois, il y a des transferts de pilotes entre les Mouettes genevoises et Swissboat et inversement. Il relève qu'il est vrai qu'il a balancé les comptes. Il explique

que cela leur simplifiait la vie de faire comme cela. Il tient à préciser que Swissboat avait ses bureaux depuis 33 ans à la rue Versonnex et que Swissboat n'utilisait pas les bureaux des Mouettes genevoises. Il ajoute qu'il n'est pas possible de couper les relations avec tout ce qui est touristique lorsque l'on est au guichet. Il explique que, selon les personnes de l'ICF, l'OCM (Office cantonal de la mobilité) est horrifié de savoir qu'il paie pour le guichet des Mouettes genevoises et qu'il faut uniquement répondre aux questions relatives à UNIRESO.

Les commissaires reviennent sur le mélange entre Swissboat et Mouettes genevoises. Ils demandent si, dans les contrats de prestations reçus du département (contrat de prestations 2001-2004 et 2005-2006), il n'y a pas eu des discussions sur l'établissement des comptes et la séparation entre les deux entités. Il demande si le département a demandé de faire la séparation des deux sociétés.

M. Charrière répond que cela n'a pas été précisé, mais que cela a été discuté. Il relève que Swissboat ne travaille que pendant quatre mois sur douze. Il ajoute que ce n'est qu'une petite chose et que c'est uniquement touristique. Il explique que c'est grâce à Swissboat qu'il a acheté les Mouettes, et non le contraire, et que c'est grâce à ça qu'il a gagné des sous. Il explique qu'il voulait faire du transport public et que c'est pour cela qu'il a racheté les Mouettes genevoises.

Les commissaires comprennent qu'il n'y a pas eu véritablement de discussion précise sur ce sujet.

M. Charrière répond qu'à l'époque jamais. Il explique que l'ICF voulait une comptabilité analytique, mais relève que ce logiciel coûtait 100 000 F. Il souligne que cet investissement est démesuré. Il précise que ce qu'il faut, c'est séparer les deux entités. Il explique qu'il a dit cela à M. Genoud. Il ajoute qu'il a donc proposé que Swissboat reprenne tout ce qui est touristique des Mouettes, que cela devienne deux entités bien différentes et qu'il n'y ait plus de personnel Swissboat qui soient mélangés.

Les commissaires reviennent sur la solution qui est de séparer complètement Swissboat des Mouettes. Ils souhaitent savoir ce que représentent les activités touristiques des Mouettes.

M. Charrière répond par l'affirmative pour la séparation. Il précise que, en ce qui concerne les activités privées, cela représentait peu de choses, environ 15-20%. Il précise que les Mouettes ont explosé dans les chiffres de personnes transportées lorsqu'ils ont travaillé à l'année. Il explique que les CFF ne voulaient pas signer UNIRESO sans les Mouettes genevoises.

Il revient sur son achat des Mouettes et relève que, lorsqu'il a racheté ces Mouettes, cette entreprise faisait des déficits depuis cent dix ans. Il insiste sur le fait que c'est la passion des bateaux qui l'a motivé. Il relève que les Mouettes sont les seules au monde à travailler professionnellement avec du solaire.

Les commissaires se disent surpris des dénonciations des collaborateurs. Ils demandent si la direction a eu maintenant une discussion franche avec le personnel et si elle a pu mettre les choses au point.

M. Charrière répond qu'il n'y est pas arrivé parce que, dernièrement, un pilote a été dire à un passager que les comptages des passagers étaient faux. Il précise que ce pilote a été fait engager par M. W. qui était à l'Etat. Il explique que toute cette histoire démarre de M. W., qui est un ancien fonctionnaire du Département des finances.

Les commissaires reviennent sur le problème du personnel. Ils souhaitent savoir s'il y a une évolution avec le personnel.

M. Charrière explique qu'il ne supporte pas les fainéants, les alcooliques et les drogués. Il explique qu'on lui a reproché d'avoir engagé des minus pour mieux les dominer, mais souligne qu'il s'en passerait en expliquant qu'il a engagé ces personnes parce que l'Office cantonal de l'emploi lui a demandé de le faire. Il explique que les chômeurs professionnels ne font rien et que lorsqu'ils ont le permis, ils partent.

Les commissaires souhaitent savoir comment cela se passe pour les nouveaux pilotes qui arrivent dans l'entreprise. Ils demandent si la formation de pilote est payée par l'entreprise.

M. Charrière répond que la formation est payée à 50% par l'entreprise et que les autres 50% sont payés par les nouveaux pilotes et que ces 50% leur sont remboursés au bout de six ans. Il explique que, auparavant, l'entreprise payait le permis pour les pilotes, qui allaient après le changer contre un permis privé et partaient par la suite.

M. Charrière explique qu'il y a deux employés qui se plaignent. Il réfute le fait que l'ambiance soit mauvaise.

Les commissaires expliquent que la sous-commission a reçu les syndicats et qu'il semblerait que les salaires soient bien en-dessous des normes.

M. Charrière répond que le salaire moyen est de 27,50 F de l'heure. Il relève que ses collaborateurs arrivent chez lui sans aucun titre et qu'ils acquièrent une formation chez lui. Il explique que, lorsqu'ils passent le permis, ses collaborateurs ont 24 francs. Il explique que, dernièrement, il s'est fait engueuler lors d'une séance d'UNIRESO au cours de laquelle on lui a

reproché d'avoir versé pour 100 000 F de primes au personnel. Il ajoute qu'il a versé une prime canicule selon le nombre d'années de présence, et une prime pour l'hiver.

M. Charrière explique qu'il avait contacté M^{me} Rossi de l'OCIRT, il y a 5 ans, en lui expliquant que le personnel allait faire une pétition, parce que les locaux ne répondaient plus aux normes. Il remarque que M^{me} Rossi est venue constater et que, au moment où ils ont vu que c'était à la Ville de payer, puisqu'il est le bailleur, comme par hasard, le dossier n'a plus avancé.

Les commissaires disent avoir appris que les Mouettes allaient rembourser de l'argent à l'Etat.

M. Charrière répond que les Mouettes prévoient de le rembourser et que c'est en train de se calculer. Il explique que le contrôleur aux comptes de l'Etat n'a rien vu, que cela a passé dans les services de M. Genoud et au service des finances. Il souligne que, si des professionnels n'ont rien vu, il est difficile pour eux de le voir. Il insiste sur le fait qu'ils ne se sont jamais versés de dividendes aux Mouettes avec cet argent. Il explique qu'ils ont toujours vécu de leurs salaires et souligne qu'il se verse 8500 F par mois.

Les commissaires abordent la question de la rémunération du conseil d'administration, et plus particulièrement celle de l'administrateur.

M. Charrière explique qu'il est nécessaire maintenant d'avoir un juriste au sein de l'entreprise. Il relève que les interventions de l'administrateur étaient réduites au début, mais que, chaque année, elles sont devenues plus compliquées. L'administrateur s'occupe de tout ce qui est comptable et des rapports avec M. Genoud. Il souligne que ceux-ci se voient très régulièrement. Il ajoute qu'il travaille beaucoup et que les notes d'honoraires sont importantes mais qu'ils sont obligés d'agir de la sorte.

Les commissaires demandent ce qu'il en est pour l'avenir et pour le nouveau contrat de prestation.

M. Charrière explique qu'il en a marre de calculer des budgets. Il explique que cela prend trop de temps. Il ajoute qu'il va dire à M. Genoud de le mettre au défi de s'en sortir avec 1 700 136 F. Il se dit prêt à une réduction de son salaire, et ne veut pas que l'on dise que les Mouettes ne font pas d'effort. Il déplore le fait de refaire les budgets l'un après l'autre et de le faire que sur une année.

Revenant sur les problèmes avec le personnel, les commissaires demandent s'il n'est pas possible de mensualiser les salaires.

M. Charrière répond que ce n'est pas possible, parce que tout est basé sur l'heure. Il explique que tous les matins, c'est l'embauche, et que c'est dur de faire respecter l'horaire. Il ajoute qu'il y a une dame qui a la main courante de la journée. Il explique qu'il y en a deux sur 28 qui sèment la panique. Il relève qu'ils ne sont peut-être pas assez derrière.

Audition du 11 mai, de M^{me} Frederica Rossi de l'OCIRT (Office cantonal de l'inspection et des relations du travail), DSE, MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat, Christophe Genoud, secrétaire adjoint à la mobilité et Alain Decosterd du Département des finances.

Cette audition a eu lieu à la demande de M. Robert Cramer, conseiller d'Etat.

M. Cramer explique qu'il s'agit de faire un point de situation par rapport aux Mouettes genevoises, sur une situation qui est en train d'évoluer dans le bon sens. Il explique que le Département du territoire travaille sur ce dossier depuis une année et demie. Il explique qu'il y a des analogies entre le contrat de prestation des Mouettes et celui des TPG, sans toutefois avoir la même ampleur que le contrat de prestation des TPG. Il explique que, grosso modo – à l'échéance de l'année 2006 –, le premier contrat de prestation est arrivé à échéance. Il fallait donc – dans l'année 2006 – faire un bilan de ce contrat pour faire un nouveau contrat de prestation 2007-2010 qui se calquerait avec le contrat de prestation des TPG. Il explique que ce qui s'est produit, c'est que l'ICF s'est lancée dans des audits de gestion, et ajoute que le département pensait qu'il était souhaitable que l'ICF fasse un audit de gestion sur les Mouettes, en ce sens que ce serait un élément utile pour la préparation du nouveau contrat de prestation. Il explique que, du fait que l'ICF a pris plus de temps pour faire l'audit, toute la démarche a pris du retard.

M. Cramer relève que le rapport ICF a été publié en janvier de cette année et que le département en a eu connaissance en automne 2006. Il explique qu'il y a eu une dénonciation du département et une contre-plainte déposée par les Mouettes contre l'ICF qui a été classée. En ce qui concerne l'état de la rédaction de ce contrat de prestation et de la réflexion sur celui-ci, il précise que, dans ce nouveau contrat de prestation, il y a trois éléments qui sont importants : le premier, c'est de tenir compte des observations de l'ICF, dont notamment **la problématique de la confusion entre les deux activités des Mouettes (service public et activité touristique)**. Il remarque qu'il n'y a pas suffisamment de rigueur dans la séparation de ces deux activités, de sorte que l'on ne sait pas très bien, lorsqu'une prestation est faite, si celle-ci doit être payée par l'Etat ou si c'est une prestation payée par l'Etat mais qui est faite au

bénéfice de l'exploitation touristique. Il considère que le grand point qui devait être clarifié dans le prochain contrat de prestation, c'est la séparation rigoureuse entre les deux activités.

M. Cramer poursuit en expliquant que le deuxième grand point à clarifier, c'est la **problématique du traitement des collaborateurs des Mouettes**. Il remarque que cette question doit être examinée d'une manière plus approfondie que la fois passée, tout en expliquant que le département n'avait pas – à l'époque – été indifférent à la situation en demandant à l'OCIRT si les conditions de travail étaient réalisées et régulières. Il remarque par ailleurs qu'une attestation de l'OCIRT avait été délivrée à cette entreprise. Il ajoute que le troisième élément inhérent au contrat de prestation, c'est aussi **de mettre en place des indicateurs fiables et incontestables** pour s'assurer que les demandes qui sont faites dans le cadre du contrat de prestation soient bien réalisées. Il précise que ce sont des indicateurs servant à quantifier le nombre de passagers ou encore la ponctualité du service.

M. Cramer explique que ce sont les exigences du nouveau contrat de prestations. Il ajoute que, par rapport à ces exigences, en ce qui concerne les indicateurs, cela ne pose pas de problèmes. En ce qui concerne les conditions de travail, il explique qu'il ne devrait pas y avoir des obstacles insurmontables, en ce sens qu'il suffit de fixer des règles précises. En revanche, en ce qui concerne la séparation des activités, c'est complexe et évolutif. Il relève que le département a examiné combien les Mouettes devaient à l'Etat. Il remarque que l'ICF disait que les Mouettes devaient à l'Etat environ 500 000 F environ, mais que c'était pour 2005 et pour 2006. Il constate que, lorsque le département a voulu rentrer dans la précision des chiffres, le département s'est aperçu que l'ICF avait mis le doigt sur des problèmes justes (c'est-à-dire le transfert d'argent qui est passé d'un endroit à l'autre) mais que l'ICF n'a pas pu aller jusqu'au bout de la démarche, car cela consistait à refaire toute la comptabilité des Mouettes. Il explique que les Mouettes elles-mêmes ne sont pas capables de dire précisément combien ils doivent, car la comptabilité est faite de façon approximative. Il ajoute que le département a consacré énormément de temps pour savoir précisément combien devaient les Mouettes genevoises. Il explique que les Mouettes doivent de l'argent à l'Etat, que c'est en tout cas de l'ordre de 500 000 F, mais que c'est un travail de bénédictin pour connaître précisément la somme.

Il ajoute que le deuxième élément, c'est que dans un premier temps, la position du département était de dire aux Mouettes de faire deux sociétés, une de service publique qui serait contrôlée par l'Etat et l'autre touristique dans laquelle l'Etat ne mettra pas un sous et n'interviendra pas.

M. Cramer explique que, dans un premier temps, les Mouettes ne voulaient pas faire deux sociétés, car elles estimaient qu'elles allaient perdre de l'argent, car il y avait des synergies à dégager en maintenant une seule entité. Il constate qu'il est difficile de faire une distinction des deux activités dans une seule entité. Il remarque que, chemin faisant, les Mouettes sont en train de changer d'avis et ont décidé de séparer clairement les deux activités.

Le conseiller d'Etat explique que, malgré la volonté de pouvoir rédiger un contrat de prestation durant le mois de décembre qui aurait pu s'appliquer du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2010, cette volonté a été contrecarrée d'une part par les événements autour du rapport ICF et, d'autre part, à travers la double difficulté de rétablissement de la comptabilité des Mouettes et l'interlocuteur fluctuant sur ses prises de positions. Il explique que la démarche qui a été suivie a été validée par le Conseil d'Etat qui – après avoir pris connaissance du rapport de l'ICF qui, formellement, lui a été rendu le 12 janvier – a pris une décision le 21 mars pour lui demander de reconstituer la comptabilité des Mouettes, savoir exactement ce qu'ils doivent à l'Etat et donner suite aux recommandations de l'ICF. Il explique que, d'autre part, afin de ne pas être dans un vide juridique, il y a eu deux prolongements du contrat de prestation dont l'échéance était le 31 décembre 2006, de sorte que ce contrat déploie ces effets jusqu'au 31 mai 2007. Il ajoute qu'actuellement l'argent qui est budgétisé – conformément au budget adopté par le Grand Conseil – est dépensé à la base de la double prolongation du contrat de prestation jusqu'au 31 mai.

M. Cramer explique que, avec l'évolution de la situation, il semblerait assez aventureux de se dire que le département a les éléments nécessaires pour faire un contrat de prestation 2007-2010. Il explique que le département souhaite faire un contrat de prestation uniquement pour 2007 sur la base du budget déjà inscrit dans les comptes de l'Etat et de travailler, d'ici la fin de l'année 2007, sur un contrat de prestations 2008-2010 et de le passer devant le Grand Conseil comme tout contrat de prestations. Il espère que le processus intellectuel amorcé aux Mouettes arrivera à son terme et qu'il y aura création de deux sociétés distinctes d'ici septembre ou octobre.

Les commissaires souhaitent savoir qui est M.W.

M. Cramer répond que M. W. était un ancien fonctionnaire du Département du territoire qui travaillait au service financier et qui a fait un certain nombre de déclarations qui relèvent pour certaines d'entre elles plus de la rumeur que de la réalité. Il explique que M. W. a réorienté sa carrière professionnelle dans le sud de la France. Il ajoute que, pour récupérer M. W. afin de lui demander pourquoi il a dit telle ou telle chose, ce n'est pas une affaire simple.

Les commissaires demandent quand M. W. est parti.

M. Genoud répond qu'il est parti en août 2006 et M. Decosterd estime que son départ n'est pas en lien avec la SMGN.

Les commissaires se posent la question de savoir pourquoi il n'a pas été imposé très rapidement aux Mouettes de séparer les activités touristiques des activités subventionnées, et comment cela se fait que l'on a mis autant de temps pour s'apercevoir que cela posait problème. Ils demandent si cela ne vaudrait pas la peine de remonter encore plus loin dans la comptabilité des Mouettes.

M. Cramer explique que le prédécesseur de M. Genoud était M. Matthey qui est maintenant secrétaire général du département, et que c'est lui qui a probablement discuté en 2001 du contrat de prestation avec les Mouettes. Il relève que, ce qui s'était produit, c'est que dès le premier contrat de prestation, il a été identifié qu'il y avait un problème entre les activités touristiques et les activités de service public. Il ajoute que l'appréciation des choses à l'époque avait été qu'il était plus avantageux d'avoir des synergies plutôt d'avoir une séparation stricte entre les deux activités. Il explique que cela aurait abouti à des surcoûts extrêmement importants. Il précise qu'à cela s'ajoute le fait qu'il y avait une forme d'ambiguïté, en ce sens que l'Etat donnait 500 000 F en contrepartie d'un service régulier, mais que, si les Mouettes perdaient de l'argent avec cela, le risque était à la charge des Mouettes. Il explique que, en contrepartie, si l'enveloppe était trop grande alors le solde restait acquis aux Mouettes.

M. Cramer explique que, évidemment, lors de la prolongation du contrat avec des exigences complémentaires et que la facture est passée à 2 millions, une nouvelle logique est apparue, en ce sens que l'essentiel des revenus des Mouettes était tiré de la subvention. Il précise que, autant la position de départ était défendable pour 500 000 F, autant lorsque la subvention est passée à 2 millions, **l'affaire aurait mérité un réexamen fondamental**. Il précise que cet examen fondamental voulait s'inscrire dans la perspective du contrat 2007-2010. Il relève que le département n'était pas aveugle. Il insiste sur le fait que le département est en train de travailler sur le nouveau contrat de prestation. Il précise qu'il ne trouve rien de choquant dans l'histoire et remarque que le département a bien fait de tout remettre à plat. Enfin, M. Cramer explique qu'il ne peut pas s'aventurer sur la somme totale que les Mouettes doivent à l'Etat. M. Genoud explique que, aujourd'hui, ils ont une estimation portant sur les trois années 2004, 2005 et 2006 et que de ce chiffre, ils ont regardé ce que les Mouettes avaient fait de l'argent versé en matière de rémunérations, car l'ICF dit que, entre ce qui a été budgété et ce qui a été versé, il y a différence que l'Inspection n'arrivait pas à expliquer. Il

ajoute qu'ils se sont rendus compte qu'en réalité il y a des différences entre les rémunérations à l'heure et les primes. Il précise qu'ils ont réussi à clarifier et simplifier le système des primes et qu'ils estiment que les Mouettes doivent 500 000 F pour les trois années. Il explique qu'ils ont tout repris pour tout recalculer. Il ajoute qu'il y a maintenant la séparation des deux activités qui va passer par une vente de bateaux, qui sont à la SMGN, à Swissboat, dans la mesure où une partie de ces bateaux ont été financés par l'intermédiaire de la subvention que l'Etat versait. Ils ajoutent qu'ils veulent être sûr que les prix de vente des bateaux entre les deux sociétés soient corrects et précise qu'ils ont demandé une expertise pour être sûrs que la valeur de cession des bateaux soit une valeur correcte.

Les commissaires demandent s'il y a eu une aide de l'Etat lors de l'acquisition de bateaux pour pouvoir développer les lignes M1, M2, M3 et M4.

M. Cramer remarque que c'était un peu plus que de l'aide et que c'est l'Etat qui a finalement payé ces bateaux. M. Genoud constate que ce sont notamment les Mouettes solaires.

Concernant la rémunération des employés des Mouettes, M. Cramer pense que l'on peut élargir la discussion, car aujourd'hui le département a le souhait que les lignes de transports publics transfrontalières soient soumises à des systèmes d'appels d'offre. Il explique que, dans le cadre de ces appels d'offre, le département souhaite qu'il n'y ait pas de dumping salarial. Il pense que ce qu'il faudrait, c'est un cadre de référence – par exemple une convention collective – qui puisse dire au minimum que ceux qui souscrivent à l'appel d'offres doivent appliquer les conditions de travail prévues. Il explique que c'est un objectif à atteindre dans le futur, et qu'aujourd'hui il n'existe aucune convention collective qui s'applique aux transports de personnes, que ce soit sur terre et sur le lac. Il pense que cela serait extrêmement souhaitable qu'une telle convention collective existe, car cela permettrait de résoudre le cas des Mouettes genevoises, mais aussi par rapport à tous les problèmes des lignes transfrontalières

Les commissaires souhaitent avoir des précisions sur la rémunération de l'administrateur des Mouettes et quelle est la proportion entre les mandats pour l'entreprise SMGN et la fonction d'administrateur.

M. Genoud explique que ce qui a été identifié, c'est que, dans la construction des budgets, les affectations des différents coûts, à la fois de la direction et de l'administrateur, n'étaient pas très clairs et que ce point a été clarifié, en ce sens que les montants ont été très bien identifiés de ce qui relève de la fonction d'administrateur en tant que tel et de la fonction des

mandats que pourrait avoir l'administrateur en question quand il travaille pour le compte de l'entreprise SMGN.

M. Genoud ajoute que c'est 15 000 F de rémunération d'administrateur pour l'année et que c'est entre 50 000 et 60 000 F de mandats d'avocats.

Séance plénière de la commission de contrôle de gestion du 5 juin 2007

Le 5 juin 2007, la sous-commission faisait rapport des auditions effectuées ci-dessus à la séance plénière de la Commission de contrôle de gestion. Hormis les recommandations de l'ICF, la commission relevait trois problématiques d'importances majeures, dont deux concernant le personnel :

- Ne plus payer à l'heure, mais mensualiser le personnel travaillant pour la partie service public.
- Mettre en place une convention collective spécifique à la branche concernée
- La commission de contrôle de gestion estime qu'il est impératif de faire un appel d'offres public régulier et ce dès l'exercice 2008, ce qui n'a pas été fait pour les prestations de service public relatives aux lignes M1, M2, M3, M4 à ce jour.

Devant l'absence de contrat de prestation, puisque le précédent était échu au 31 décembre 2006, la commission a décidé d'envoyer un courrier à la Commission des finances (annexe 1), avec copie au conseiller d'Etat Robert Cramer, suggérant à cette dernière la suspension temporaire de la subvention octroyée à la SGMN, si à fin juin 2007, un contrat de prestation entre l'Etat de Genève et la SGMN pour 2007 n'était pas signé. La recommandation était la même pour le budget 2008 et demandait un contrat de prestation pour la période 2008/2010.

Audition en séance plénière de la Commission de contrôle de gestion, du 18 juin 2007, de MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat, Christophe Genoud, secrétaire adjoint à la mobilité

M. Cramer rappelle que son département travaille à l'évaluation au centime près de la somme que les Mouettes doivent à l'Etat et que ce montant ne devra pas être remboursé par la subvention, mais puisée dans les réserves des Mouettes. La séparation de la société en deux entreprises distinctes est exigée par le département. La propriété des bateaux sera également séparée entre les deux entités, et le département s'est assuré que, si, dans le cadre de ces opérations, des bateaux appartenant aux Mouettes devaient être vendus,

l'argent provenant de la vente sera consigné de sorte qu'il puisse être affecté en priorité au remboursement de la dette que la société a vis-à-vis de l'Etat.

M. Cramer fait part d'un certain nombre de décisions du Conseil d'Etat. Il a ratifié **un avenant au contrat de prestation 2005-2006 avec la SGMN** (annexe 2). Dans le cadre de cet avenant, le contrat de prestation est prolongé jusqu'au 31 décembre 2007, mais dans le même temps toute une série de modifications sera introduite pour les sept prochains mois, dont une modification importante concernant le personnel. Tous les éléments dénoncés par les syndicats (horaires, liberté syndicale, formation...) seront intégrés dans le contrat de prestation, hormis les revendications salariales sur laquelle le Conseil d'Etat ne peut intervenir. Toutefois, M. Cramer note que le contrat de prestation 2008-2010 devra mettre en place une convention collective des transports publics. L'Office des transports a effectué de son côté le 16 juin, à la demande du Département du territoire, une visite technique pour constater l'état des bateaux.

M. Cramer indique qu'une réflexion a été initiée sur le fait de mettre en concurrence des entreprises pour savoir qui souhaiterait faire le travail des Mouettes. La SGMN est au bénéfice d'une concession délivrée par l'Office fédéral des transports, qui lui permet de faire le transport de passagers sur le Petit Lac et le Rhône. Pour la remplacer, seules pourraient faire acte dans ce jeu de concurrence d'autres entreprises qui auraient une concession comparable, avec le risque de suspension de prestation des Mouettes pendant six mois, le temps qu'un nouveau régime se mette en place. Il y a aussi le fait que l'Etat a largement contribué à l'acquisition des bateaux et ne souhaite ne pas perdre les fruits de cet investissement. Imaginer que, à terme, l'exploitant ne soit pas celui que l'on connaît aujourd'hui, fait partie des scénarios de façon plus ou moins précise. Le conseiller d'Etat précise que le département a des rapports privilégiés avec l'Office fédéral des transports. Toutefois, les concessions sont délivrées les unes après les autres, avec des dates d'échéances différentes. M. Genoud indique que la concession des Mouettes arrive à échéance en 2010 et qu'il faut trois à quatre mois pour en obtenir une nouvelle.

M. Cramer insiste que, avant toute chose, il faut scinder les activités publiques et touristiques de la société des Mouettes, ce qui est prévu dans l'avenant.

Un commissaire soulève, de façon pertinente, qu'il aurait fallu que l'entreprise comprenne elle-même comment elle fonctionnait.

M. Cramer juge la remarque très juste. Il ajoute qu'il ne faut pas minimiser le fait que ces contrats de prestations, si l'on ne souhaite pas que les subventionnés puissent les utiliser comme « oreillers de paresse », exigent un grand investissement de la part de l'administration, tant au moment de la conclusion du contrat, qu'au moment du contrôle des indicateurs.

Débat au sein de la commission après l'audition

La commission est satisfaite et constate que, suite à sa lettre du 5 juin 2007 à la Commission des finances dans laquelle il y avait la menace d'une suspension de subvention de la SGMN, les événements se sont accélérés avec la signature de l'avenant. L'audition de ce jour du conseiller d'Etat Robert Cramer est aussi de nature à rassurer la commission, autant sur les points concernant le personnel, que sur la séparation des sociétés privées de la société subventionnée, et la volonté du département de récupérer l'argent dû à l'Etat par la SGMN. Le seul point sur lequel la commission diverge est la non-mise au concours des prestations subventionnées pour 2008/2010.

CONTRAT DE PRESTATIONS pour l'année 2008 relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transport sur le bas lac (M1, M2, M3 et M4)

Le 14 novembre 2007 le Conseil d'Etat a déposé le projet de loi 10169 accordant une indemnité de 1 896 960 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008. En annexe à ce projet de loi, on trouve le contrat de prestation (annexe 3) conclu entre l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008 relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transport sur le bas lac (M1, M2, M3 et M4). Le Conseil d'Etat a donc renoncé à établir ce contrat pour la période 2008 à 2010 et s'est limité à 2008 ! De plus, dans ce projet de loi, le contrat de prestation n'est pas signé par les parties, contrairement aux usages, comme par exemple dans le projet de loi 10064 sur les institutions de maintien, d'aide et de soins à domicile pour les années 2008 à 2011 où chaque contrat de prestations est signé par les institutions et l'Etat.

Nous pouvons donc nous poser la question : est ce que ce contrat de prestation est vraiment accepté par les deux parties ?

A la lecture de ce contrat de prestation 2008, nous nous apercevons que la plupart des remarques de l'ICF et de la Commission de contrôle de gestion, à travers son courrier à la Commission des finances du 5 juin 2007, ont été prises en compte dans ce nouveau contrat et nous saluons le travail du département.

Dans l'exposé des motifs de ce projet de loi, on peut relever que les nouveautés de ce contrat de prestation reprises in-extenso sont :

– **Ventilation des charges salariales entre SMGN et Swissboat**

L'audit a mis en lumière des problèmes de ventilation de charges salariales entre la SMGN et Swissboat et d'absence de décomptes journaliers signés par les collaborateurs. Ce problème est réglé de deux manières. Premièrement, les décomptes journaliers d'heures de travail des collaborateurs sont désormais signés par les collaborateurs et conservés dans les archives. Par ailleurs, les activités de transports publics et les activités de nature touristique ou privées sont désormais clairement séparées. En effet, depuis le 1^{er} juillet 2007, la SMGN ne s'occupe plus que de la fourniture des prestations de transports publics (lignes Unireso). Les activités de croisière sur le lac et sur le Rhône sont transférées à Swissboat. De la sorte, une plus grande transparence et étanchéité entre les deux activités est opérée, puisque chacune ne concerne qu'une seule et unique société. Il va de soi que toute relation entre les deux sociétés fait l'objet de pièces juridiques ou comptables.

– **Contrôle des revenus**

La séparation claire des activités mentionnée ci-dessus contribue à régler ce problème. En effet, les activités touristiques et privées sont désormais de la responsabilité unique de la société Swissboat disposant de son propre guichet. Le guichet « Mouettes genevoises » ne vend désormais que des titres de transports Unireso. De la sorte, la séparation des encaissements est assurée. Par ailleurs, les documents comptables (billets, livres de caisses) seront conservés.

– **Dépenses diverses**

Avec la séparation des activités à laquelle il a été procédé, le risque que la SMGN prenne en charge des dépenses qui ne lui sont pas liées est considérablement réduit. L'organe de révision sera particulièrement rendu attentif à cette question.

– **Fiabilité du budget**

Il convient de rappeler en préambule que, en 2004, lors de la dernière année du contrat de prestations, il a été demandé à la SMGN d'annualiser et d'étendre ses prestations (lignes supplémentaire + horaire). Les montants ajustés en 2004 et pour 2005 et 2006 résultent donc d'une estimation, susceptible d'imprécision. Pour autant, il s'avère que certaines erreurs de calculs ont mené à une surestimation du budget pour ces trois années et donc à une surestimation de la contribution publique

versée. Le groupe de travail interdépartemental, chargé par le Conseil d'Etat d'identifier les montants dus par la SMGN, a procédé à une vérification exhaustive des éléments relevés par l'ICF en examinant, notamment l'ensemble des fiches de salaires pour les années 2004 à 2006, les relevés des heures de travail pour la période, les copies de contrats d'assurances, les budgets et comptes pour la période et les amortissements. Il ressort de cette analyse longue et fastidieuse que, pour la période concernée, les charges salariales relatives à l'activité de transport public comptabilisées sont chaque année inférieures au montant budgétisé ayant servi de base au versement de la subvention allouée par l'Etat de Genève, qui ne vise qu'à financer les lignes de transports public, le financement des autres activités de la SMGN étant clairement exclu du champ d'application du contrat de prestations. La SMGN est donc tenu de restituer ce trop perçu, qui s'élève à 700 000 F. Une procédure de recouvrement de créance est actuellement en cours. La séparation des activités touristiques et de transports publics de la SMGN doit permettre d'éviter que ce type de problématique ne se pose à nouveau. Toutefois, une disposition spécifique a été introduite dans le contrat de prestations à cet effet (art. 12, al. 5).

– **Fiabilité des comptes**

Il a été rappelé à la SMGN la recommandation formulée par l'ICF concernant la comptabilisation de charges et d'avances entre Swissboat et la SMGN. Une disposition du contrat de prestations (art. 12, al. 5) impose à cette dernière de se référer au système comptable SWISS GAAP RPC.

– **Salaires et honoraires des administrateurs**

La SMGN est libre de fixer la rémunération de ses directeurs et administrateurs. Le rôle de l'Etat est de garantir que les contributions publiques soient utilisées à bon escient et efficacement. C'est pourquoi, lors de l'élaboration des budgets de la SMGN, dans le cadre de la négociation de ce contrat de prestations, il a été demandé que soient clairement identifiées les rémunérations de la direction et des administrateurs selon la nature de leur activité. Par ailleurs, il a été demandé à la SMGN de revoir intégralement son système de rémunération et de primes.

– **Mandat de l'organe de révision**

La séparation des activités touristiques et de lignes de la SMGN permet de répondre en grande partie à la recommandation formulée par l'ICF concernant le mandat de l'organe de révision.

– Décomptes passagers

La SMGN s'est engagée à revoir les modalités de contrôle des décomptes passagers qui sont désormais systématiquement signés par les pilotes et conservés dans les archives. Par ailleurs, l'OCM prévoit de réaliser des contrôles inopinés afin de vérifier la mise en place de ce dispositif.

– Conditions de travail à la SMGN

Les conditions de travail à la SMGN ont fait l'objet de plusieurs interrogations de la part des employés ou d'organisations syndicales. Cette problématique se décompose en plusieurs questions.

1) Locaux de la SMGN

Avec l'augmentation de l'offre des Mouettes introduite en 2004, et l'engagement de personnel supplémentaire, les locaux occupés par la SMGN sur le quai du Mont-Blanc se sont vite retrouvés insuffisants. De plus, ses locaux anciens nécessitent d'être rénovés. De nombreux échanges entre la SMGN et le Département du territoire d'une part, et la Ville de Genève, propriétaire des locaux d'autre part, ont eu lieu afin qu'il soit procédé aux travaux de réfections nécessaires. Une partie de ces locaux font déjà actuellement l'objet de travaux. De nouveaux plans de rénovation des locaux des vestiaires sous la rotonde du quai du Mont-Blanc, incluant un agrandissement des locaux existants, sont en cours de finalisation d'entente entre la SMGN et la Ville de Genève. Cette dernière entend inscrire ces travaux dans le cadre du plan de rénovation des quais qui doit encore faire l'objet d'une décision des autorités municipales. Cette situation insatisfaisante a contraint la SMGN d'installer sur les quais des containers « provisoires » afin de pouvoir répondre aux besoins des collaborateurs. Ceux-ci disparaîtront une fois les locaux définitifs réalisés.

2) Rémunération des collaborateurs et relations de travail

Suite à une demande, le Département du territoire, accompagné de l'Office cantonal de l'inspection et des relations de travail (OCIRT), a reçu des collaborateurs de la SMGN ainsi que le Syndicat du personnel des transports (SEV) qui a formulé des observations critiques à l'encontre de la gestion du personnel. Dans le cadre de la négociation du contrat de prestations avec la direction de la SMGN, l'Etat a demandé à ce que soit inclus dans le contrat de prestations, dès l'avenant n° 3 au contrat de prestations 2005-2006, signé en juin 2007, des dispositions urgentes permettant d'améliorer la situation.

En date du 2 octobre 2007, la direction de la SMGN et le SEV ont signé un accord devant la Chambre des relations collectives de travail. Les travaux relatifs aux dispositions fixées dans l'article 8 du contrat de prestations 2008 se poursuivent entre la direction et les collaborateurs.

– **Indemnité**

Les recommandations de l'ICF, ainsi que les travaux menés par le groupe interdépartemental constitué par le Conseil d'Etat chargé de mettre en œuvre ces recommandations et de recalculer les montants dus par la SMGN, ont nécessité la refonte des budgets et des comptes de la SMGN. Les difficultés d'obtention d'explications ou de renseignements de la part de la SMGN sur ce type de questions ont rendu difficile la conclusion d'une négociation d'un plan financier pluriannuel. Toutes les questions de forme n'étant pas encore totalement abouties, le Conseil d'Etat n'a pas souhaité s'engager dans un contrat de prestations pluriannuel, raison pour laquelle il a décidé de ne signer qu'un contrat pour une année seulement, laissant ainsi la possibilité de stabiliser la situation pendant cette période. Aussi, le montant de la contribution publique fixée pour l'année 2008 se fonde sur une légère progression par rapport au montant 2007 et l'inclusion de l'indemnité tarifaire Unireso directement versée à la SMGN.

– **Sécurité**

Sur la base des éléments qui ont été communiqués à l'Etat de Genève par l'Office fédéral des transports concernant la sécurité et sa gestion au sein de la SMGN, des dispositions contractuelles ont été ajoutées au contrat de prestation (art. 9).

Et la conclusion de cet exposé des motifs est la suivante :

– **Conclusion**

Le contrat de prestation qui est transmis au Grand Conseil pour approbation résulte de travaux longs et minutieux entre les services de l'Etat et la SMGN. Bien qu'inabouti, dans la mesure où sa durée aurait dû être de trois ans (2008-2010), ce contrat de prestation est meilleur que le contrat précédent. Il permet tout d'abord de clarifier une situation où la gestion financière et comptable de la SMGN était déficiente en procédant à la séparation totale des activités touristiques et de transports publics des Mouettes genevoises. Avec une SMGN qui s'occupe dorénavant exclusivement de transports publics, les problèmes de comptabilisation et de gestion sont écartés. Ensuite, ce contrat de prestations permet

d'améliorer les conditions de travail des collaborateurs des Mouettes. Des dispositions contraignantes ont été introduites dans le contrat et les discussions entre les représentants des collaborateurs et de la direction de la SMGN sont engagées. Toutefois, tous les problèmes n'ont pas encore trouvé de solutions, de sorte que les travaux et les procédures engagées avec la SMGN doivent se poursuivre sur plusieurs plans. Premièrement, il s'agit de régler le différend financier qui subsiste entre la SMGN et l'Etat de Genève à propos des montants de subventions versés en trop durant les années 2004 à 2006. La procédure de recouvrement de ces montants poursuit donc son cours. Deuxièmement, les conditions pour pouvoir disposer d'une planification pluriannuelle, préalable à tout contrat de prestations d'une durée supérieure à un an, doivent encore être définies et remplies. A ce titre, il est indispensable qu'un plan d'action d'entretien et de renouvellement de la flotte puisse être dressé. Troisièmement, un système d'indicateurs de performance, accompagné d'un mécanisme de pénalités doit encore être mis au point. Cette situation d'inachèvement des travaux engagés avec la SMGN, couplée à la nécessité d'assurer la continuité des prestations et du service public, ont mené le Conseil d'Etat à ne présenter pour approbation du Grand Conseil qu'un contrat de prestations limité à l'année 2008, laissant ainsi le temps nécessaire à la préparation d'un contrat de prestations pour les années suivantes.

Audit de gestion de l'ICF sur la SECTION DÉPLACEMENTS COLLECTIFS à l'OFFICE CANTONAL DE LA MOBILITÉ

Le 13 décembre 2007, l'ICF a publié son audit de gestion de la section déplacements collectifs de l'Office cantonal de la mobilité. La synthèse de ce rapport rédigée par l'ICF est reprise ici in-extenso :

« L'objectif de notre contrôle a été de s'assurer de l'adéquation de l'organisation en place au sein de la section déplacements collectifs » de l'Office cantonal de la mobilité (ci-après OCM) pour le suivi des contrats de prestations conclus entre :

- l'Etat de Genève et les Transports Publics Genevois (ci-après TPG);*
- l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (ci-après SMGN).*

Dans ce cadre, nous avons vérifié :

- *la formalisation des opérations de contrôle qui échoient à la section « déplacements collectifs » et la répartition de ces opérations de contrôle au sein de la section;*
- *que les informations nécessaires audit contrôle, lesquelles doivent être transmises par les TPG et la SMGN, sont effectivement transmises, le sont dans les délais convenus et permettent d'effectuer ledit contrôle de manière adéquate;*
- *la réalisation par la section déplacements collectifs de contrôles sur place et la pertinence de ces contrôles;*
- *la manière dont les indicateurs sont calculés, et notamment la formalisation du calcul ainsi que sa validation par les autorités compétentes;*
- *l'existence et la formalisation de la procédure à suivre en cas d'adaptation du contrat de prestations;*
- *l'existence et la formalisation de mesures à prendre en cas de non-respect du contrat de prestations.*

Les aspects relatifs à la pertinence des indicateurs retenus dans les différents contrats de prestations n'ont pas été examinés. Nous nous réservons le droit de revenir sur ce point lors d'un prochain audit.

Notre contrôle nous a permis de relever certains points qui doivent être améliorés :

- *le suivi des contrats de prestations actuellement effectué par la section « déplacements collectifs » n'est pas satisfaisant. Ainsi, certains éléments n'ont pas été vérifiés et aucun contrôle chez les prestataires n'est prévu. Il faut dire que les étapes du suivi d'un contrat de prestations ne sont pas clairement établies et que les responsabilités peuvent être floues. Nous recommandons de formaliser une procédure qui reprenne exhaustivement les contrôles à effectuer en matière de suivi d'un contrat de prestations. Cette procédure devra également définir les responsabilités et fixer des délais (cf. observation 5.1.);*
- *en raison de sa taille restreinte (3 collaborateurs dont actuellement un en arrêt maladie de longue durée et l'autre en partance), la section « déplacements collectifs » n'effectue*

aucun contrôle chez les prestataires dans le cadre du suivi des contrats de prestations TPG et SMGN et n'effectue aucun contrôle de plausibilité dans le cadre du suivi du contrat de prestations SMGN. La section n'exerce dès lors pas une surveillance satisfaisante. En conséquence, nous recommandons à la section de prévoir dans tous les cas un minimum de contrôles chez les prestataires et d'introduire, dans le cadre du suivi du contrat de prestations SMGN, des contrôles de plausibilité (cf. observation 5.2.);

- une fois signé, un contrat de prestations peut subir des modifications d'ordre technique (par exemple, modification de la manière de calculer un indicateur). Or, il n'existe actuellement aucune procédure qui définisse de quelle manière ces modifications aux contrats de prestations doivent être traitées. Il existe ainsi le risque que des modifications de ce type soient apportées aux contrats de prestations sans que toutes les parties intéressées en soient averties, sans que la hiérarchie compétente ne les valide ou sans que ces modifications soient adéquatement formalisées. Nous recommandons en conséquence que soit édictée une procédure sur la manière dont les modifications d'ordre technique aux contrats de prestations doivent être traitées (cf. observation 5.3.);*

- le suivi des décisions du Conseil d'Etat relatives au rapport ICF No 07-02 sur le contrôle des comptes 2004 et 2005 de la SMGN ne fait l'objet d'aucune formalisation. Or, au vu des nombreuses décisions et du nombre important d'acteurs impliqués, leur mise en œuvre peut se révéler complexe et peut s'étaler sur des périodes plus ou moins longues. Dans ces conditions, l'absence d'un document unique (tableau de bord) ne permet pas de suivre la mise en œuvre de ces décisions et ne permet pas un contrôle a posteriori aisé. Il existe dès lors le risque que certaines de ces décisions ne soient pas exécutées. Nous recommandons ainsi à la section « déplacements collectifs » de tenir un tableau de bord permettant le suivi de la mise en œuvre des décisions prises par le Conseil d'Etat dans le cadre du rapport ICF No 07-02 (cf. observation 5.4.). »*

Précisons que d'autres observations de plus faible importance sont également traitées dans ce rapport.

III. Conclusion de la Commission de contrôle de gestion sur le rapport ICF et sur les suites données au rapport par le Département du territoire

Les auditions démontrent la complexité de ce dossier et les contradictions que les commissaires y ont rencontrées.

Pour commencer, sur le début de l'audit de l'ICF : le département prétend qu'il a mandaté l'ICF, alors que l'ICF affirme qu'il s'est autosaisi du sujet.

Le témoignage de M. W. ensuite, qui au dire de l'ICF a eu un rôle très important sur le déroulement de l'audit, alors que le département et son président minimise à l'extrême ses déclarations.

Les conditions de travail et les griefs envers la direction, et cette même direction qui rejette toutes ces affirmations, avant d'accepter toutes les modifications apportées en faveur des employés dans le nouveau contrat de prestations.

La Commission de contrôle de gestion félicite le département pour les corrections amenées par le nouveau contrat de prestation et qui répondent de façon exhaustive aux remarques du rapport de l'ICF. La séparation des activités subventionnées et privées, le souci des conditions de travail des employés, de meilleures comptages des passagers, etc.

La commission salue le travail effectué par le département afin de reconstituer et de récupérer la somme de 700 000 F due par la SGMN à l'Etat de Genève.

Le principal problème soulevé par ces rapports et une problématique générale concernant les contrats de prestations. Le département de tutelle doit s'assurer de la bonne exécution des contrats de prestation par le bénéficiaire de la subvention. Cet élément doit absolument s'intégrer dans le système coordonné de contrôle interne du département. A cet égard, le cas des Mouettes peut être relevé comme un « cas d'école » et le rapport d'audit de gestion de la section déplacements collectifs de l'Office cantonal de la mobilité par l'ICF démontre très clairement les carences du contrôle interne du Département du territoire. En effet, la surveillance du département est justement mise en cause par les rapports de l'ICF. Alors qu'une personne, au moins, au sein du département (M. W.), était au courant des graves problèmes soulevés par le rapport ICF, le département, malgré ses explications, a mis pour le moins beaucoup de temps à réagir.

La commission déplore la position du département qui se refuse, pour l'instant, à mettre au concours les prestations publiques des Mouettes genevoises, en prolongeant d'une année le contrat de prestation avec la

SGMN. Elle se rend toutefois compte qu'il fallait – dans la mesure du possible – assurer une continuité des prestations et du service public.

Une question, enfin, reste sans réponse : où sont passés les 700 000 F que l'Etat de Genève réclame à la SGMN ?

IV. Recommandations

La Commission de contrôle de gestion, devant le grand nombre de contrats de prestations qui sont et vont être conclus ces prochains mois dans le cadre de la nouvelle loi sur les aides et indemnités financières (LIAF),

1. insiste auprès du Conseil d'Etat afin que le contrôle interne de tous les départements soit très attentif à l'établissement et à la surveillance d'indicateurs fiables, afin que les deniers de l'Etat soient dépensés de la façon la plus juste possible par rapport aux prestations offertes ;
2. demande que les moyens nécessaires en ressources humaines soient octroyés aux contrôles internes des départements ;
3. estime qu'il faut généraliser l'obligation d'inscrire dans les contrats de prestations le principe du respect des conditions minimales de travail (mensualisation, etc.) et d'inciter à la signature de conventions collectives ;
4. exige que la séparation stricte des activités subventionnées et des activités non subventionnées soit un préambule à toute subvention, quel que soit son montant.

Concernant plus spécifiquement les Mouettes genevoises, la Commission de contrôle de gestion estime :

5. qu'il faut mettre au concours les prestations subventionnées de la SGMN ;
6. que le département doit tout mettre en œuvre afin de récupérer les 700 000 F dus à l'Etat de Genève par la SGMN ;
7. qu'il serait souhaitable, que les commissions parlementaires qui traiteront le projet de loi 10169 accordant une indemnité de 1 896 960 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008 prennent connaissance du présent rapport.

Vote de la commission:

Mesdames et Messieurs les députés, la Commission de contrôle de gestion, après avoir accepté **à l'unanimité** ce rapport, vous prie de le renvoyer au Conseil d'Etat et invite la Commission des finances, ainsi que la Commission des transports, à en prendre connaissance afin qu'elles puissent en intégrer certains éléments qui leurs paraîtraient pertinents, notamment pour l'étude du projet de loi 10169.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 11 juin 2007

Grand Conseil**Commission de contrôle de gestion**

COMMISSION DES FINANCES
Mme Mariane Grobet-Wellner
 Présidente de la commission

N/réf. JR/JF/ra 20070601

Concerne: Mouettes genevoises

Madame la Présidente,
 Chère Madame,

La Commission de contrôle de gestion s'est saisie du rapport ICF sur les Mouettes genevoises et a transmis ce dossier à sa sous-commission départementale "DT" pour le traiter.

Les commissaires délégués ont mené les auditions utiles afin de présenter les faits à la commission en plénière. Ceci a été fait lors de la séance du lundi 5 juin 2007.

Devant les éléments énoncés, la Commission de contrôle de gestion propose, en premier lieu, de demander la suspension temporaire du versement de la subvention pour 2007 et de subroger son versement à la présentation d'un contrat de prestations spécifique pour l'année 2007. Etant entendu que ce contrat de prestations devra être signé par les partenaires avant la fin juin 2007.

Dans le même temps, la Commission de contrôle de gestion propose à la Commission des finances, lors de l'**examen du budget 2008**, de surseoir au vote de la subvention/indemnité des Mouettes genevoises tant qu'un contrat de prestations pour la période de 2008-2010 ne lui est pas présenté.

Ce contrat de prestation devrait contenir, entre autres, les éléments suivants:

La Commission de contrôle de gestion étant très préoccupée par les conditions de travail des employés des Mouettes, il s'agirait de:

- a. *Mensualiser le personnel travaillant pour la partie de service public.*
- b. *Mettre en place une convention collective spécifique à la branche concernée¹.*

En outre,

- c. *La Commission de contrôle de gestion estime qu'il est impératif de faire un appel d'offres public régulier et ce dès l'exercice 2008, ce qui n'a pas été fait pour les prestations de service public relatives aux lignes M1; M2; M3 et M4 à ce jour.*

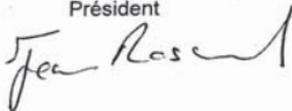
¹ en s'inspirant de la CCT en vigueur sur le lac de Neuchâtel ou encore des conditions de la CGN

— 2/2 —

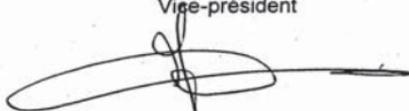
Pour le surplus, la commission vous informe que MM. Ischi et Charbonnier, commissaires délégués pour le Département du territoire sont à votre disposition pour de plus amples informations sur le dossier des Mouettes genevoises.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à ces lignes, nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, chère Madame, l'assurance de notre haute considération.

Jean Rossiaud
Président



Jacques Follonier
Vice-président



Copie : M. Robert Cramer, Conseiller d'Etat en charge du Département du territoire.

AVENANT N°3

au

Contrat de prestations 2005-2006
relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transports sur le bas lac
(M1, M2, M3 et M4)

du 30 mai 2005

Entre

La République et Canton de Genève
Représentées par le département du territoire

ci-après : le département

d'une part

et

La Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A.

ci-après : la SMGN

d'autre part

**Relatif à l'extension de la durée de validité du contrat de prestations au 31 décembre
2007 et à la modification des clauses du contrat**

Vu les dispositions relatives à la loi sur les indemnités et aides financières (LIAF), du 15 décembre 2005 (D 1 11);

Vu l'audit réalisé par l'ICF sur les comptes 2004 et 2005 de la SMGN, réalisé entre les mois de septembre 2005 et novembre 2006;

Vu l'impossibilité de faire ratifier le contrat de prestations 2007-2010 par le Grand Conseil avant le 31 décembre 2006;

Vu l'avenant no1 prolongeant le contrat de prestations 2005-2006 du 22 décembre 2006

Vu l'avenant no2 prolongeant le contrat de prestations 2005-2006 du 28 mars 2007

Vu la nécessité de garantir la continuité des prestations fournies par la SMGN, tout en respectant l'enveloppe financière inscrite au budget 2007 de l'Etat;

Vu la séparation des activités publiques (UNIRESO) et privées de la SMGN, par l'intermédiaire de la vente de bateaux affectés aux activités privées;

Vu l'inachèvement des travaux relatifs à l'identification des montants dus par la SMGN à l'Etat pour les années 2004, 2005 et 2006 et à la constitution d'un plan financier pluriannuel;

Considérant qu'en l'état il n'est pas envisageable de présenter un contrat de prestations pluriannuel pour les années 2007-2010;

Considérant que des mesures organisationnelles et comptables doivent immédiatement être prises en vue de la préparation du prochain contrat de prestations 2008-2010;

Il est convenu ce qui suit:

Les parties intègrent dans le contrat de prestations les modifications suivantes:

Article 1 : Prolongation du contrat

Le contrat de prestations 2005-2006 est prolongé jusqu'au 31 décembre 2007, sous réserve des modifications suivantes.

Article 2 : Modification des dispositions du contrat

Les articles suivants du contrat de prestations 2005-2006 sont modifiés comme suit.

Article 1 : Objet du contrat (nouveaux alinéas)

- Il est procédé à la séparation des activités de service public (lignes M1, M2, M3 et M4) et des activités privées (croisières Rhône et Lac), avec effet au 1^{er} janvier 2007, par l'intermédiaire de la vente des bateaux affectés aux*

activités privées (MG 9, MG 10, MG17, MG18) à M. Roland Charrière, exploitant l'entreprise individuelle à l'enseigne "Swissboat". Le produit de cette vente est bloqué sur un compte bancaire spécial de la SMGN, en vue du remboursement des sommes dues pour les années 2004, 2005, 2006.

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 dont elle a besoin notamment pour la construction et l'entretien de ses bateaux, ses services administratifs et commerciaux.

Article 2 : Offre de transports (nouvel alinéa)

2. Dès le 1^{er} juillet 2007, l'horaire du dimanche est également appliqué le samedi.

Article 8 : personnel de la SMGN (nouvelle teneur)

1. La SMGN s'engage à respecter ses obligations en matière de prestations sociales (notamment en matière d'AVS / AI / APG / AC / AF / AMat / LPP / LAA). La SMGN s'engage également à respecter les conditions minimales de travail telles que définies dans le droit du travail impératif (notamment la LDT, la LTr, la LAA, le CO), ainsi que dans les contrats individuels de travail. A cet effet, 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. Cet alinéa s'applique sous réserve des aspects relatifs aux locaux de la SMGN (vestiaires, bureaux, sanitaires) pour lesquels des discussions sont en cours avec la Ville de Genève (propriétaire des locaux), la SMGN et l'Etat de Genève afin de procéder aux aménagements nécessaires.
2. Sur initiative de l'Etat, la SMGN s'engage à prendre part à des négociations en vue de la conclusion d'une convention collective de travail (CCT) dans le secteur des transports publics.
3. Dans le cas où la CCT entre en vigueur avant l'échéance du contrat, et qu'elle nécessite une modification du présent contrat, un avenant est à prévoir.
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, au plus tard le 1^{er} janvier 2008, sur la base d'une grille de salaires préétablie.

6. *Tous les éléments composant le salaire (y compris système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans les contrats de travail.*
7. *La formation de base et continue des employés de la SMGN est à la charge de la SMGN et est comptabilisée 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 dans les trois ans 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 au collaborateur.*
8. *Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.*

Article 11 : Enveloppe budgétaire (alinéas modifiés)

1. *Le département s'engage à verser pour l'année 2007 une contribution forfaitaire de CHF 1'736'000.--.*
2. *Les montants de la contribution cantonale prennent en compte la part de recettes SMGN à la communauté tarifaire intégrale UNIRESO pour l'année 2007, soit CHF 817'290.--*
5. *Sous réserve des alinéas 1 et 2, la SMGN est responsable de ses résultats financiers. Avec le rapport d'activités visé à l'article 15, la SMGN remet au département des comptes annuels révisés tenus conformément à l'article 14 al. 1. Tout écart dû à une erreur grave lors de l'établissement du budget fera l'objet d'une adaptation de l'aide financière. En cas de déficit, la SMGN supporte les excédents de charges. En cas d'excédent de recettes (bénéfice), la SMGN en conserve les $\frac{3}{4}$, le quart restant étant restitué à l'Etat..*

Article 14 : Rapport d'activités (alinéa modifié)

1. *Au plus tard le 15 mai qui suit l'exercice budgétaire, la SMGN remet à l'OCM son rapport d'activités comprenant les états financiers (bilan, compte de pertes et profits), le rapport de révision y relatif, le procès verbal de l'assemblée générale approuvant les comptes, ainsi que des statistiques d'exploitation détaillées. A des fins de comparaison entre le budget et les comptes de l'année n et entre les comptes de l'année n et n-1, il sera présenté en regard de chaque rubrique des comptes n, le PFP n et les comptes n-1*

Article 3 : Entrée en vigueur

Le présent avenant déploie ses effets du 1^{er} juin 2007 jusqu'au 31 décembre 2007.

Ainsi fait à Genève, en deux exemplaires originaux

Etat de Genève

Robert Cramer
Conseiller d'Etat de Genève
Chargé du département du territoire

SMGN

Antoine E. Böhler
Administrateur

Date : le

CONTRAT DE PRESTATIONS 2005-2006

relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de
transport sur le bas lac (M1, M2, M3 et M4)

entre

La République et Canton de Genève
représentée par le département de l'intérieur, de l'agriculture et de
l'environnement

ci-après : le département
d'une part

et

La Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A.

ci-après : la SMGN
d'autre part

AL

PREAMBULE

Désireuses de mettre en valeur les prestations de transport public lacustre offertes entre les deux rives du lac, au vu de leurs excellentes performances;

Soucieuses d'assurer cette prestation au moindre coût, tant pour l'usager qui bénéficie des avantages de la communauté tarifaire, que pour l'Etat de Genève, qui verse une contribution à l'exploitant;

Vu l'offre de transport représentant une exploitation régulière entre les deux rives du lac, et notamment au départ du P+R de Genève-Plage;

Vu la volonté de cadrer la validité du contrat de prestations SMGN avec le plan directeur des transports publics et les autres contrats de prestations liant l'Etat de Genève aux opérateurs de transport public;

Vu la concession de zone délivrée par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000;

Vu le transfert de l'Office des transports et de la circulation, du, anciennement, Département de justice et police et des transports (DJPT) au Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE),

Vu l'article 3 alinéa 2 de la Loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50);

Vu l'article 8 alinéa 1 de la Loi fédérale sur les transports publics, du 4 octobre 1985 (LTP - RS 742.40);

Les parties conviennent de ce qui suit :

The block contains several handwritten signatures and initials. At the top left, there is a signature that appears to be 'M'. Below it, there is a larger, more complex signature that looks like 'H'. To the right of this signature, there are initials 'H' and 'A'. Below these, there are more initials, possibly 'R'.

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

- Objet du contrat*
- 1 Le présent contrat a pour objet de régler les modalités techniques et financières entre les parties, dans le but d'exploiter des lignes de transport lacustre.
 - 2 Les lignes de transport concernées sont les lignes M1, M2, M3 et M4 telles que définies aux annexes 1 et 2.

PRESTATIONS DE LA SMGN

*Activité**SMGN = SA pour les lignes TC M1 - M4*

Article 2

- Offre de transport*
- 1 La SMGN s'engage à assurer auprès des usagers la desserte lacustre des lignes M1, M2, M3 et M4, durant la période, les horaires et moyennant les autres conditions définis aux annexes 1 et 2. L'article 12 demeure réservé.

Article 3

- Horaire*
- 1 L'horaire est établi en collaboration avec l'Office des transports et de la circulation (ci-après l'OTC) au plus tard trois mois avant son changement, afin de permettre la meilleure harmonisation avec les autres lignes de transports publics.
 - 2 L'horaire complet est affiché aux arrêts des parcours desservis.

Article 4

- Modification de l'offre*
- 1 Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de la SMGN à l'OTC.
 - 2 Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN, le département est en droit de réduire ou supprimer sa contribution financière.
 - 3 Toutes 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.

- 4 Pour les modifications de l'offre demandées par le département, les règles de l'article 12 et suivants s'appliquent.

Article 5

Sous-traitance

La SMGN n'est pas autorisée à confier en sous-traitance l'exécution totale ou partielle de l'offre de transport.

Article 6

Cas de force majeure

- 1 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 et sans délai une exploitation normale.

- 2 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 cet extrême est dépassé 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 suspension des services fera l'objet d'un rapport à l'OTC.

Article 7

Titres de transport

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.

Article 8

Personnel de la SMGN

La SMGN s'engage à respecter pour son personnel les prestations sociales en usage à Genève dans sa profession. A cet effet, elle a signé auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail un engagement visant au respect de ces usages, qui est joint en annexe 3. Pour le surplus, la SMGN s'engage à respecter les normes fédérales en vigueur dans la branche.

Article 9

Mesures en faveur de l'environnement

- 1 La SMGN s'engage à poursuivre ses efforts et études destinés à évaluer et développer de nouvelles mesures d'exploitation propres à préserver l'environnement.
- 2 Elle conduira notamment ces démarches dans le cadre de la politique de l'Etat en la matière avec la faculté de solliciter le soutien financier de l'Etat par l'entremise du "fonds pour le développement des énergies renouvelables et les économies d'énergie" ou de toute autre façon.

Article 10

UNIRESO

La SMGN s'engage à renforcer la présence de la marque UNIRESO sur l'ensemble de ses installations, bateaux et arrêts compris.

PRESTATIONS DU DEPARTEMENT

Article 11

Enveloppe budgétaire

- 1 Le département s'engage à verser chaque année une contribution forfaitaire jusqu'à l'échéance du présent contrat, sous réserve de l'approbation du budget de l'Etat par le Grand Conseil. Le montant de la contribution financière est défini comme suit :
 - Année 2005 : CHF 1'818'692.--
 - Année 2006 : CHF 1'870'407.--
- 2 Les montants de la contribution cantonale prennent en compte la part de recettes SMGN à la Communauté tarifaire intégrale UNIRESO, sous réserve de décisions

ultérieures éventuelles en matière de tarification, comme suit :

Produits planifiés	2005	2006
Recettes nettes UNIRESO	CHF 745'859.--	CHF 771'804.--
Contribution du canton	CHF 1'818'692.--	CHF 1'870'407.--

L'Etat garantit le montant des recettes, net de frais de fonctionnement UNIRESO, mentionnées ci-dessus

- 4 L'enveloppe budgétaire est inscrite au budget de l'Etat. Elle est versée par acompte au début de chaque mois.
- 5 Sous réserve des alinéas 1 et 2, la SMGN est responsable de ses résultats financiers. Elle conserve les excédents de produits et supporte les excédents de charges.
- 6 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 fait l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties évalueront sur cette base dans quelle mesure la contribution forfaitaire prévue à l'alinéa 1^{er} doit être adaptée.

Article 12

Modification de l'offre

Le département peut demander une augmentation ou une diminution de l'offre de transport. La contribution financière due par le département à la SMGN est dans cette hypothèse adaptée en conséquence d'entente entre les parties sur la base des principes appliqués pour définir la contribution forfaitaire fixée à l'article 11.

DISPOSITIONS FINALES

Article 13

Durée du contrat

- 1 Le présent contrat prend effet le 1^{er} janvier 2005. Il vient à échéance le 31 décembre 2006.
- 2 Les parties conviennent d'étudier les conditions d'un éventuel renouvellement du contrat au moins douze mois avant son échéance.

- 3 En cas de non renouvellement, respectivement de résiliation anticipée, du présent contrat sans faute de la part de la SMGN, cette dernière est en droit d'exiger l'achat par l'Etat des bateaux affectés aux lignes de transport M1, M2, M3 et M4 pour autant que ceux-ci ne soient pas encore amortis à cette date.
- 4 Les nouveaux bateaux et la "Bécassine MG12" sont amortis par la SMGN sur une durée de 15 ans. Les autres bateaux en service sont amortis sur 7 ans.
- 5 La totalité de la flotte affectée à l'exécution du présent contrat fait l'objet d'une couverture d'assurance casco partielle.
- 6 L'achat des bateaux à la SMGN en application de l'alinéa 3 se fera au prix d'acquisition diminué des amortissements définis ci-dessus, comme récapitulé à l'annexe 4.

Article 14

Rapport d'activités

- 1 Au plus tard le 30 juin qui suit l'exercice budgétaire, la SMGN remet à l'OTC son rapport d'activités comprenant les états financiers (bilan, compte de pertes et profits), le rapport de révision y relatif, le procès verbal de l'assemblée générale approuvant les comptes, ainsi que des statistiques d'exploitation détaillées et dûment complétées selon le modèle statistique ATAG.
- 2 Les lettres de doléances envoyées par des usagers relatives aux lignes M1, M2, M3 et M4 sont transmises à l'OTC accompagnées d'une note de la SMGN indiquant les actions correctives prises pour satisfaire ces passagers et éviter à l'avenir le même type de réclamation. Les autres commentaires reçus des usagers sont inclus dans le rapport annuel d'activité.

Article 15

Contrôle de l'offre

- 1 Chaque année, la SMGN fournit à l'Etat un rapport, avec des tableaux synthétiques sur la réalisation de l'offre par rapport aux objectifs, comme mentionnés à l'annexe 5.

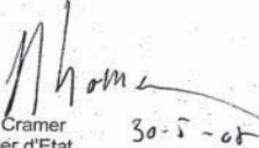
- 2 Le rapport doit permettre de mesurer les écarts entre les objectifs et les résultats atteints, ainsi que d'identifier les motifs desdits écarts. Il portera sur l'offre planifiée (en million de places x km), la fréquentation (en million de voyageurs x km), le respect des horaires, les charges d'exploitations (en millions de francs) et les recettes d'exploitations (en millions de francs).
- 3 Ce rapport est remis à l'Etat chaque année au plus tard le 15 mai.
- 4 Les parties se rencontrent avant le 30 juin pour apprécier le rapport, s'assurer que le contrat est respecté et étudier le cas échéant les mesures correctrices.

Article 16

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat sera soumis au Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

Litige

Fait et signé à Genève, en ² exemplaires le


 Robert Cramer
 Conseiller d'Etat
 Chargé du département de l'intérieur,
 de l'agriculture et de l'environnement

30-5-05


 Antoine Böhler
 Président du conseil d'administration
 de la Société des Mouettes Genevoises
 Navigation SA


 Roland Charrière
 Administrateur délégué et Directeur
 de la Société des Mouettes Genevoises
 Navigation SA


 Joël Charrière
 Directeur adjoint
 de la Société des Mouettes Genevoises
 Navigation SA

- Annexes :
1. Plan du réseau
 2. Horaire des lignes
 3. Attestation n° 84506 de l'OCIRT
 4. Valeur d'achat des bateaux de la SMGN
 5. Tableau de contrôle de l'offre
 6. Budget 2005
 7. Budget 2006



Contrat de prestations 2005 - 2006
relatif à la desserte lacustre des
lignes régulières de transport
sur le bas lac (M1, M2, M3, M4)

Annexe n°2

**Contrat de prestations 2005-2006, relatif à la
desserte lacustre des lignes de transports sur le bas lac
(M1, M2, M3, M4)**

Définition de l'offre

Parcours desservis (Aller et retour)	M1 : Pâquis - Molard M2 : Pâquis - Eaux-Vives M3 : Pâquis - Genève-Plage M4 : Genève-Plage - Perle du Lac
Période d'exploitation	Du 1 ^{er} janvier au 31 décembre
Capacité des bateaux	de 30 à 60 places assises

Horaires, fréquences	
Lundi à vendredi	M1, M2 : 7h30 à 19h45 ; fréq. 10' M3, M4 : 7h20 à 19h45 ; fréq. 25'
Samedi	M1, M2 : 8h30 à 19h45 ; fréq. 10' M3 : 8h20 à 19h45 ; fréq. 30' M4 : 9h20 à 19h45 ; fréq. 30'
Dimanche	M1, M2 : 10h00 à 19h45 ; fréq. 10' M3, M4 : 10h20 à 19h45 ; fréq. 30'

Certaines courses peuvent être supprimées en cas de mauvais temps



République
et Canton
de Genève



Département de l'Économie,
de l'Emploi
et des affaires Extérieures

Office cantonal
de l'inspection et des
relations du travail

Annexe n° 3

614813-2004
Genève, le 24 novembre 2004

SMGN SOCIETE DES MOUETTES
GENEVOISES NAVIGATION SA
Quai de Mont-Blanc 8
1201 GENEVE

ATTESTATION

N° 84506

validité limitée à 15 jours

Nous certifions par la présente que l'entreprise

**SMGN SOCIETE DES MOUETTES
GENEVOISES NAVIGATION SA**

a signé, en date du 18 novembre 2004 auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail, un engagement de respecter ses obligations en matière de prestations sociales.

Muriel Devins

OCIRT • 35, rue des Noisetiers 1227 Carouge • Case postale 1255 1211 Genève 26 / La Plaille
TH. 022 388 29 29 • Fax 022 388 29 69 • valerie.arm@etal.ge.ch • www.geneve.ch/doce • www.geneve.ch/ocirt

Contrat de prestations 2005-2006, relatif à la
desserte lacustre des lignes de transports sur le bas lac
(M1, M2, M3, M4)

Valeur des bateaux Unireso

Bateaux	Fonction	Année d'acquisition	Valeur résiduelle fin 2004	Valeur résiduelle fin 2005	Valeur résiduelle fin 2006
MG1	Doubleure Rade	avant 2001	14'844	9'896	4'948
MG5	Rade	avant 2001	14'844	9'896	4'948
MG6	Solaire, ligne 4	2004	839'970	779'940	719'910
MG8	Doubleure Molard	avant 2001	14'844	9'896	4'948
MG11	Molard	avant 2001	38'769	25'846	12'923
MG12	Solaire, ligne 3	2004	839'970	779'940	719'910
MG18	Bécassine, doubleure	avant 2001	25'236	22'942	20'649
Total:			1'788'477	1'638'356	1'488'236

Contrat de prestations 2005-2006, relatif à la
desserte lacustre des lignes de transports sur le bas lac
(M1, M2, M3, M4)

Suivi du contrat de prestations

INDICATEURS	2005	2006
Offre planifiée mio pl x Km	5,6	5,6
Fréquentation mio voy x Km	0,8	0,8
Respect des horaires	Contrôles aléatoires	Contrôles aléatoires
Charges d'exploitation mio Frs	2,6	2,7
Recettes d'exploitation mio Frs	0,7	0,8
Taux de fraude	Non relevant (tous les voyageurs sont contrôlés)	Non relevant (tous les voyageurs sont contrôlés)

ANNEXE 3

17/31

PL 10169

ANNEXE 1

CONTRAT DE PRESTATIONS pour l'année 2008

relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de
transport sur le bas lac (M1, M2, M3 et M4)

entre

La République et Canton de Genève
représentée par le département du territoire

ci-après : le département

d'une part

et

La Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A.

ci-après : la SMGN

d'autre part

PREAMBULE

Désireuses de mettre en valeur les prestations de transport public lacustre offertes entre les deux rives du lac, au vu de leurs excellentes performances;

Soucieuses d'assurer cette prestation au moindre coût, tant pour l'usager qui bénéficie des avantages de la communauté tarifaire, que pour l'Etat de Genève, qui verse une contribution à l'exploitant;

Vu l'offre de transport représentant une exploitation régulière entre les deux rives du lac, et notamment au départ du P+R de Genève-Plage;

Vu la volonté de cadrer la validité du contrat de prestations SMGN avec le plan directeur des transports publics et les autres contrats de prestations liant l'Etat de Genève aux opérateurs de transport public;

Vu la concession de zone délivrée par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000;

Vu le plan directeur des transports collectifs du 26 avril 2006;

Vu l'article 3 alinéa 2 de la Loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50);

Vus les articles 8 alinéa 1 et 11 de la Loi fédérale sur les transports publics, du 4 octobre 1985 (LTP - RS 742.40);

Vu la Loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques du 19 janvier 1995 (D 1 10)

Vu les articles 11 et 21 de la Loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (D 1 11)

Vu le contrat de prestations 2005-2006 relatif à la desserte lacustre des lignes régulières de transports du bas lac (M1, M2, M3, M4) du 30 mai 2005;

Vu les avenants no1, no2 et no3 prolongeant la validité du contrat de prestations 2005-2006 et modifiant certains de ces articles;

Vu le procès verbal d'audience devant la chambre des relations collectives de travail du mardi 2 octobre 2007 dans la cause Syndicat du personnel (SEV) et Société Genevoises des Mouettes Navigation SA (SMGN);

Les parties conviennent de ce qui suit :

DISPOSITIONS GENERALES

Article 1

Objet du contrat

- 1 Le présent contrat a pour objet de régler les modalités techniques et financières entre les parties, dans le but d'exploiter des lignes de transport public lacustre, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire Unireso sur la base d'une commande de l'Etat de Genève formalisées dans le présent contrat.
- 2 Les lignes de transport concernées sont les lignes M1, M2, M3 et M4 base horaire juillet 2007.
- 3 Il est procédé à la séparation des activités de service public (lignes M1, M2, M3 et M4) et des activités privées (croisières Rhône et Lac), avec effet au 1^{er} janvier 2007, par l'intermédiaire de la vente des bateaux affectés aux activités privées (MG 9, MG 10, MG17, MG18) à M. Roland Charrière, exploitant l'entreprise individuelle à l'enseigne "Swissboat". Le produit de cette vente est bloqué sur un compte bancaire spécial de la SMGN, en vue du remboursement des sommes dues pour les années 2004, 2005, 2006, dans l'attente d'une décision du Tribunal administratif dans le cadre de la procédure en cours de recouvrement de créance.
- 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 et commerciaux, etc...

PRESTATIONS DE LA SMGN

Article 2

- Offre de transport*
- 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, selon la grille horaire juillet 2007. L'article 13 demeure réservé.
 - 2 Si l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 12 ne devait pas suffire pour réaliser l'offre définie à l'alinéa 1, la SMGN propose au département une modification de l'offre accompagnée d'un budget, selon la procédure prévue à l'article 13 du présent contrat.

Article 3

- Horaire*
- 1 L'horaire est établi en collaboration avec l'Office cantonal de la mobilité (ci-après l'OCM) au plus tard trois mois avant son changement, afin de permettre la meilleure harmonisation avec les autres lignes de transports publics.
 - 2 L'horaire complet est affiché aux arrêts des parcours desservis.

Article 4

- Modification de l'offre*
- 1 Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de la SMGN à l'OCM.
 - 2 Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN, le département est en droit de réduire ou supprimer sa contribution financière.
 - 3 Toutes 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.

- 4 Pour les modifications de l'offre demandées par le département, les règles de l'article 13 et suivants s'appliquent.

Article 5

Sous-traitance

La SMGN n'est pas autorisée à confier en sous-traitance l'exécution totale ou partielle de l'offre de transport.

Article 6

Cas de force majeure

- 1 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 et sans délai une exploitation normale.
- 2 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 suspension des services fera l'objet d'un rapport à l'OCM.
- 3 Les interruptions de service causées par les raisons mentionnées à l'alinéa 2 ci-dessus ne réduisent pas les prestations du Département envers la SMGN.

Article 7

Titres de transport

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.

Article 8

- Personnel de la SMGN
1. La SMGN s'engage à respecter ses obligations en matière de prestations sociales (notamment en matière d'AVS / AI / APG / AC / AF / AMat / LPP / LAA). La SMGN s'engage également à respecter les conditions minimales de travail telles que définies dans le droit du travail impératif (notamment la LDT, la LTr, la LAA, le CO), ainsi que dans les contrats individuels de travail. A cet effet, 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. Cet alinéa s'applique sous réserve des aspects relatifs aux locaux de la SMGN (vestiaires, bureaux, sanitaires) pour lesquels des discussions sont en cours avec la Ville de Genève (propriétaire des locaux), la SMGN et l'Etat de Genève afin de procéder aux aménagements nécessaires.
 2. La SMGN s'engage à prendre part à des négociations en vue de la conclusion d'une convention collective de travail (CCT).
 3. Dans le cas où la CCT entre en vigueur avant l'échéance du contrat, et qu'elle nécessite une modification du présent contrat, un avenant est à prévoir.
 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, au plus tard le 1^{er} novembre 2007, sur la base d'une grille de salaires préétablie.
 6. Tous les éléments composant le salaire (y compris système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans les contrats de travail.
 7. La formation de base et continue des employés de la SMGN est à la charge de la SMGN et est comptabilisée 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 dans les trois ans 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 au collaborateur.

8. Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.
9. La SMGN s'engage à respecter les accords formalisés dans le procès verbal d'audience devant la chambre des relations collectives de travail du mardi 2 octobre 2007 dans la cause Syndicat du personnel (SEV) et Société Genevoises des Mouettes Navigation SA (SMGN);

Article 9

Sécurité

- 1 La SMGN met en œuvre les directives formulées par l'Office fédéral des transports à la suite des audits réalisés courant de l'année 2007. 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, une procédure d'analyse systématique des risques liés au transport de passagers.
- 2 Dans la perspective d'un prochain contrat de prestations, la SMGN établit un programme détaillé pluriannuel d'entretien de sa flotte, voire de son renouvellement accompagné d'un plan financier, qu'il soumet au département.

Article 10

Mesures en faveur de l'environnement

- 1 La SMGN s'engage à poursuivre ses efforts et études destinés à évaluer et développer de nouvelles mesures d'exploitation propres à préserver l'environnement.
- 2 Elle pourra ainsi solliciter le soutien de l'Etat.

Article 11

UNIRESO

La SMGN s'engage à renforcer la présence de la marque UNIRESO sur l'ensemble de ses installations, bateaux et arrêts compris.

PRESTATIONS DU DEPARTEMENT

Article 12

Indemnités

- 1 Le département s'engage à verser une contribution forfaitaire jusqu'à l'échéance du présent contrat, sous

réserve de l'approbation du budget de l'Etat par le Grand Conseil. Le montant de la contribution financière, y compris les indemnités Unireso, est défini comme suit :

- Année 2008 : 1'896'960.-- CHF

Ce montant repose sur un budget remis au département du territoire par la SMGN selon les modalités prévues à l'alinéa 7 du présent article, ainsi que sur un schéma d'offre également remis par la SMGN. Ce budget tient compte de cette offre et des dispositions relatives à la gestion du personnel visées par l'article 8.

- 2 La contribution financière a été fixée sur la base d'une part aux recettes de la communauté tarifaire de 0,66 %, mais au minimum un montant de CHF 817'000.--. Si le montant des recettes de la communauté tarifaire accordées à la SMGN excède CHF 817'000.--, la contribution du Canton sera réduite d'autant.
- 3 L'Etat garantit le montant des recettes, net de frais de fonctionnement UNIRESO, mentionnées ci-dessus.
- 4 L'enveloppe budgétaire est inscrite au budget de l'Etat. Elle est versée par acompte au début de chaque mois.
- 5 Sous réserve des alinéas 1 et 2, la SMGN est responsable de ses résultats financiers. Avec le rapport d'activités visé à l'article 15, la SMGN remet au département des comptes annuels révisés tenus conformément à l'article 15 al. 1. Tout écart dû à une erreur grave lors de l'établissement du budget fera l'objet d'une adaptation de l'aide financière. En cas de déficit, la SMGN supporte les excédents de charges. Le bénéfice comptable annuel établi conformément au référentiel comptable Swiss GAAP RPC est reporté sur l'exercice suivant et comptabilisé dans un compte de réserve spécifique "Part de subvention non dépensée à restituer à l'échéance du contrat" figurant dans les fonds propres de l'entité. Les éventuelles pertes annuelles sont déduites de cette réserve. A l'échéance du présent contrat, la SMGN conserve 25% de l'éventuel solde positif de la réserve. Le solde est reversé à l'Etat.
- 6 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 fait l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties évalueront sur cette base dans quelle mesure la contribution forfaitaire prévue à l'alinéa 1^{er} doit être adaptée.

- 7 L'enveloppe budgétaire visée à l'alinéa 1 du présent article est déterminée sur la base d'un plan financier pour la période, des comptes de la SMGN pour les années disponibles, de la production de contrat types de travail et de toute pièces utile à l'établissement du plan financier.
- 8 Les états financiers annuels, révisés conformément au référentiel comptable Swiss GAAP RPC, se fondent sur des imputations comptables précises des frais partagés entre les différentes activités de la SMGN (taux d'activité des collaborateurs, frais divers et de gestion).

Article 13

Modification de l'offre

Le département peut demander une modification de l'offre de transport. La contribution financière due par le département à la SMGN est dans cette hypothèse adaptée en conséquence d'entente entre les parties sur la base des principes appliqués pour définir la contribution forfaitaire fixée à l'article 12.

DISPOSITIONS FINALES

Article 14

Durée du contrat

- 1 Le présent contrat prend effet le 1^{er} janvier 2008. Il vient à échéance le 31 décembre 2008.
- 2 Les parties conviennent d'étudier les conditions d'un éventuel renouvellement du contrat au moins six mois avant son échéance.
- 3 En cas de non renouvellement, respectivement de résiliation anticipée, du présent contrat à l'initiative de l'Etat, la SMGN est en droit d'exiger l'achat par l'Etat des bateaux affectés aux lignes de transport M1, M2, M3, M4 à la valeur comptable, pour autant que ceux-ci ne soient pas encore amortis à cette date.
- 4 Les nouveaux bateaux sont amortis par la SMGN sur une durée de 15 ans. Les autres bateaux en service sont amortis sur 7 ans.

- 5 La totalité de la flotte affectée à l'exécution du présent contrat fait l'objet d'une couverture d'assurance casco partielle.

Article 15

- Rapport d'activités*
- 1 Au plus tard le 15 mai qui suit l'exercice budgétaire, la SMGN remet à l'OCM son rapport d'activités comprenant les états financiers (bilan, compte de pertes et profits), le rapport de révision y relatif, le procès verbal de l'assemblée générale approuvant les comptes, ainsi que des statistiques d'exploitation détaillées. A des fins de comparaison entre le budget et les comptes de l'année n et entre les comptes de l'année n et n-1, il sera présenté en regard de chaque rubrique des comptes n, le PFP n et les comptes n-1
 - 2 Les lettres de doléances envoyées par des usagers relatives aux lignes M1, M2, M3 et M4 sont transmises à l'OCM accompagnées d'une note de la SMGN indiquant les actions correctives prises pour satisfaire ces passagers et éviter à l'avenir le même type de réclamation. Les autres commentaires reçus des usagers sont inclus dans le rapport annuel d'activité.

Article 16

- Contrôle de l'offre*
- 1 Chaque année, la SMGN fournit à l'Etat un rapport, avec des tableaux synthétiques sur la réalisation de l'offre par rapport aux objectifs.
 - 2 Le rapport doit permettre de mesurer les écarts entre les objectifs et les résultats atteints, ainsi que d'identifier les motifs desdits écarts. Il portera sur l'offre planifiée (en million de places x km), la fréquentation (en million de voyageurs x km), le respect des horaires, les charges d'exploitations (en millions de francs) et les recettes d'exploitations (en millions de francs).
 - 3 Ce rapport est remis à l'Etat chaque année au plus tard le 15 mai.
 - 4 L'Etat se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés à la SMGN et des cibles qui sont liées avant le 30 septembre suivant la remise du rapport de réalisation de l'offre.

Article 17

Litige

Tout litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent contrat sera soumis au Tribunal administratif du Canton de Genève, sous réserve de recours au Tribunal Fédéral Suisse.

Fait et signé à Genève, en 2 exemplaires le

Robert Cramer
Conseiller d'Etat
Chargé du département du territoire

Antoine Böhler
Président du conseil d'administration
de la Société des Mouettes Genevoises
Navigation SA

Roland Charrière
Administrateur délégué et Directeur
de la Société des Mouettes Genevoises
Navigation SA

Joël Charrière
Directeur adjoint
de la Société des Mouettes Genevoises
Navigation SA

Annexes : 1. Plan du réseau

**Contrat de prestations 2008, relatif à la
desserte lacustre des lignes de transports sur le bas lac
(M1, M2, M3, M4)**

Plan du réseau

