

Date de dépôt : 7 septembre 2010

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le rapport de la Commission de contrôle de gestion sur les Mouettes genevoises

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est lors de sa séance du 18 novembre 2008, dans le cadre des travaux concernant le PL 10371, que la Commission des transports a examiné, plus particulièrement, les conclusions et les recommandations du RD 727.

La présidence de la commission était assurée par M^{me} Elisabeth Chatelain et la représentation du département du territoire par M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, ainsi que par MM. Christophe Genoud et Fabrice Etienne ; respectivement secrétaire général adjoint au DT et chef de service à la DGM. Le procès-verbal de la séance a été tenu avec précision par M. Rémy Asper que nous remercions.

1. Préambule

Suite à l'audition des représentants des Mouettes genevoises et sur la base des informations transmises par le département du territoire concernant l'élaboration du nouveau contrat de prestations, il est apparu clairement à la commission que le cadre défini permettait de répondre de façon satisfaisante aux questions posées par le RD 727 et suivait, pour l'essentiel, ses recommandations.

2. Principaux éléments pris en compte par la commission

Les extraits du préavis de la Commission des transports à la Commission des finances du 2 décembre 2008 (voir annexe), relatifs au PL 10371 et repris ci-dessous, résument les principaux éléments d'information pris en compte par notre commission lors de l'examen du RD 727.

2.1. Informations transmises par le secrétaire général adjoint

- Suite aux rapports de la Commission de contrôle de gestion (RD 727) et de la Commission des finances (PL 10169-A / refus d'entrée en matière), le Conseil d'Etat a décidé de retirer le PL 10169 et de déposer un nouveau projet de loi (PL 10371), en prenant en compte les réflexions et les conclusions des trois commissions.
- Le PL 10169 prévoyait un contrat de prestations d'un an, car, à ce moment là, il n'était pas certain que les efforts demandés aux Mouettes seraient tous réalisés. Aujourd'hui, les conditions fixées pour qu'un contrat de prestations pluriannuel puisse être conclu sont réunies. Parmi ces conditions figuraient : la conclusion d'une convention collective (elle a été signée depuis lors) et la définition d'indicateurs de performance (ils sont prévus dans le nouveau contrat de prestations).
- Suite à la question, soulevée en Commission de contrôle de gestion et en commission des finances, de l'opportunité d'une mise au concours des lignes de Mouettes, le département s'est adressé à l'Office fédéral des transports. La possibilité d'un retrait de la concession actuelle à la SMGN ou d'une mise au concours de la prestation, malgré l'existence de la concession, a été discutée. Il en ressort que l'Office fédéral estime, qu'en l'état du dossier, il n'existe aucune raison de retirer la concession actuelle. Dans ce contexte et en cas de mise au concours, il met en avant le risque d'exposer l'Etat à des procédures longues et coûteuses. D'un point de vue technique, il est possible de retirer ou de limiter une concession, mais cette démarche serait juridiquement et financièrement assez périlleuse. En effet, lorsque ce droit est restreint, un accord avec le bénéficiaire de la concession doit être conclu ; le concessionnaire étant en droit de réclamer un dédommagement.
- Un autre point soulevé lors de l'examen du PL 10169 portait sur le litige financier qui oppose l'Etat aux Mouettes. Des négociations ont été entamées pour trouver un accord avant qu'un nouveau contrat de prestations ne soit établi. Ces négociations ont eu lieu cet été, sans qu'il n'ait été possible de trouver un accord qui satisfasse les deux parties dans les délais impartis. Au vu des nouvelles conditions auxquelles sera

soumise la SMGN et de l'utilité des prestations fournies par les Mouettes, le Conseil d'Etat a toutefois estimé qu'il était nécessaire d'établir un contrat de prestations d'une durée de deux ans.

- L'augmentation des montants alloués (par rapport au premier contrat de prestations) est due essentiellement aux coûts induits par la convention collective et par le nouveau dispositif de contrôle, en lien avec les indicateurs de performance.

2.2. Informations transmises par le conseiller d'Etat

- La durée de deux ans du nouveau contrat de prestations répond à la nécessité d'aligner ce contrat sur les mêmes échéances que celles des TPG ; le contrat de prestations des TPG étant prévu pour la période 2007-2010. Il s'agirait de les faire coïncider dès 2011, afin de pouvoir présenter à la Commission des transports, un plan directeur des transports collectifs, transparent et cohérent, sur une période quadriennale.
- Si le département estime qu'il est possible de prévoir une période de contrat de plus d'une année, c'est parce que l'essentiel des problèmes que posait la gestion des Mouettes genevoises ont été réglés. Il s'agissait en particulier de prévoir une séparation entre les prestations de service public et les activités touristiques. C'est aujourd'hui chose faite : la société Swissboat ayant été créée pour les activités touristiques, les transports publics restant à la SMGN. Les indemnités accordées seront ainsi exclusivement consacrées au service public. Il s'agissait aussi de régler la question du statut des collaborateurs des Mouettes. Cela a été fait par la conclusion d'une convention collective de travail qui semble satisfaire les syndicats.
- L'introduction des indicateurs de performance est un aspect important du nouveau contrat de prestations. Ils permettront de vérifier que les montants accordés sont bien utilisés et que les prestations achetées sont fournies à satisfaction. Un système de pénalités complète le dispositif.
- Le conseiller d'Etat rappelle que la concession de la société des Mouettes genevoises pour le petit lac est valable jusqu'en 2025 et confirme que l'autorité fédérale estime qu'il n'est pas possible, même au vu des arguments du département et des différentes affaires qui impliquent la SMGN, de retirer la concession. Il ne sera donc pas possible, comme le souhaitait la Commission de contrôle de gestion et la Commission des finances, de mettre la SMGN en concurrence pour 2009 et 2010. Mais cela ne signifie pas que la situation soit totalement bloquée pour l'avenir. Il serait notamment possible d'envisager que, sur une base volontaire, la

SMGN puisse collaborer avec d'autres partenaires ou céder l'activité de transport public à un autre opérateur. A court terme, la préoccupation de l'Etat consiste à accompagner les Mouettes dans leur restructuration, tout en étant très précis sur les conditions d'octroi de l'indemnité. Concernant la démolition du chantier naval sur les quais, il considère qu'un bénéficiaire, à bien plaisir, doit admettre la décision de mettre un terme à la mise à disposition d'un bâtiment.

- Concernant le litige entre la SMGN et l'Etat, de l'ordre de 700 000 F, toujours pendant devant les tribunaux, le conseiller d'Etat estime qu'il n'est pas possible de conditionner un contrat de prestations à la restitution d'une somme litigieuse et encore moins de retenir sur l'indemnité prévue la somme en question. Pour lui, cela entrerait en contradiction avec le fait que les montants alloués dans le cadre d'un contrat de prestations sont calculés au plus près et qu'il n'existe pas de marge pour les réduire. Il précise que des mesures conservatoires ont tout de même été prises dans le contrat de prestations, en prévoyant que les produits de la vente de bateaux à Swissboat seraient conservés pour payer l'Etat de Genève si la SMGN perdait son procès. Il s'agit donc d'un moyen de garantir au moins une partie de la somme qui est due à l'Etat.

3. Conclusion

Considérant ce qui précède, la Commission des transports ne peut que vous recommander, Mesdames et Messieurs les députés, de prendre acte du RD 727.

ANNEXE :

Préavis de la Commission des transports à la Commission des finances concernant le PL 10371.

Secrétariat du Grand Conseil**PL 10371
Préavis**

Date de dépôt : 2 décembre 2008

Préavis

de la Commission des transports à la Commission des finances sur le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 2'075'150 F et de 2'153'117 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2009 et 2010

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a été chargée d'émettre un préavis relatif au nouveau contrat de prestation des Mouettes genevoise destiné à la Commission des finances. C'est lors de sa séance du 18 novembre 2008 que la Commission des transports a traité du PL 10371, sous la présidence de Monsieur Jean-Marc Odier puis de Madame Elisabeth Chatelain.

Ont pris part à cette séance, Monsieur Robert Cramer, Conseiller d'Etat, et Messieurs Christophe Genoud et Fabrice Etienne, respectivement Secrétaire général adjoint au DT et Chef de secteur à la DGM.

Quant au procès-verbal, il a été tenu avec précision par Monsieur Rémy Asper que nous remercions.

1. Présentation du projet de loi par le département

En complément de l'exposé des motifs du PL 10371, les représentants du DT remettent à la commission un document de synthèse qui met en évidence les principaux aspects du contrat de prestation 2009-2010 (voir annexe).

Il en ressort que ce contrat de prestation met tout particulièrement l'accent sur :

- un renforcement de la séparation des activités de Swissboat et de celles de la SMGN (budget, dépenses, bateaux, personnel, etc.) ;

- une application des directives LIAF et RPC pour les budgets et les comptes (nouveau modèle de présentation) ;
- un système de rémunération et de primes des employés revu et une clarification des honoraires des administrateurs ;
- un contrôle de l'exploitation et un décompte des passagers par système électronique ;
- un suivi de l'offre de transport, intégrant des indicateurs de performance (fréquentation, cadence et horaires, taux de couverture globale et rapport coût / offre), un système de pénalités et un rapport de réalisation de l'offre.

Le secrétaire général adjoint tient à apporter quelques précisions complémentaires et à informer la commission des nouveaux développements intervenus depuis l'examen du PL 10169 :

- suite aux rapports de la Commission de contrôle de gestion (RD 727) et de la Commission des finances (PL 10169-A / refus d'entrée en matière), le Conseil d'Etat a décidé de retirer le PL 10169 et de déposer un nouveau projet de loi (PL 10371), en prenant en compte les réflexions et les conclusions des trois commissions;
- le PL 10169 prévoyait un contrat de prestations d'un an car, à ce moment là, il n'était pas certain que les efforts demandés aux Mouettes seraient tous réalisés. Aujourd'hui, les conditions fixées pour qu'un contrat de prestations pluriannuel puisse être conclu sont réunies. Parmi ces conditions figuraient : la conclusion d'une convention collective (elle a été signée depuis lors) et la définition d'indicateurs de performance (ils sont prévus dans le nouveau contrat de prestations);
- suite à la question, soulevée en Commission de contrôle de gestion et en Commission des finances, de l'opportunité d'une mise au concours des lignes de Mouettes, le département s'est adressé à l'Office fédéral des transports. La possibilité d'un retrait de la concession actuelle à la SMGN ou d'une mise au concours de la prestation, malgré l'existence de la concession, a été discutée. Il en ressort que l'Office fédéral estime, qu'en l'état du dossier, il n'existe aucune raison de retirer la concession actuelle. Dans ce contexte et en cas de mise au concours, il met en avant le risque d'exposer l'Etat à des procédures longues et coûteuses. D'un point de vue technique, il est possible de retirer ou de limiter une concession, mais cette démarche serait juridiquement et financièrement assez périlleuse. En effet, lorsque ce droit est restreint, un accord avec le bénéficiaire de la concession doit être conclu ; le concessionnaire étant en droit de réclamer un dédommagement;

- un autre point soulevé lors de l'examen du PL 10169 portait sur le litige financier qui oppose l'Etat aux Mouettes. Des négociations ont été entamées pour trouver un accord avant qu'un nouveau contrat de prestations ne soit établi. Ces négociations ont eu lieu cet été sans qu'il n'ait été possible de trouver un accord, qui satisfasse les deux parties, dans les délais impartis. Au vu des nouvelles conditions auxquelles sera soumise la SMGN et de l'utilité des prestations fournies par les Mouettes, le Conseil d'Etat a toutefois estimé qu'il était nécessaire d'établir un contrat de prestations d'une durée de deux ans;
- l'augmentation des montants alloués (par rapport au premier contrat de prestations) est due essentiellement aux coûts induits par la convention collective et par le nouveau dispositif de contrôle, en lien avec les indicateurs de performance.

Plusieurs commissaires font part de leur étonnement face à la position de l'Office fédéral des transports.

Le secrétaire général adjoint précise encore que tous les documents ont été transmis à cet office qui a estimé, sur la base de ceux-ci, qu'il n'existait pas d'arguments suffisants pour justifier le retrait de la concession. Il indique que, pour l'office, le fait que l'Etat ne souhaite plus verser d'indemnité à l'opérateur n'est pas suffisant pour justifier un retrait de la concession. Même si les Mouettes ne percevaient plus d'indemnités, elles pourraient poursuivre leurs activités en redimensionnant l'offre et en fixant les tarifs qu'elles souhaitent. Par contre, si la SMGN faisait faillite, la concession tomberait.

Du fait qu'aucun accord n'a encore été trouvé entre l'Etat et la SMGN au sujet du contentieux de 700'000 F, un commissaire radical envisage de proposer à la Commission des finances un amendement qui consisterait à limiter à une année (pour 2009 uniquement) le contrat de prestations.

Une députée des Verts relève que le préavis de la Commission des transports doit porter sur les aspects liés aux transports publics et non sur le litige financier entre l'Etat et les Mouettes.

2. Audition des représentants de la SMGN

Pour cette audition, la SMGN est représentée par Monsieur Roland Charrière, Directeur, par Monsieur Antoine Böhler, Président du conseil d'administration et par Monsieur Joël Charrière, Directeur adjoint.

Le Président relève tout d'abord que, depuis l'élaboration du PL 10169, d'importants changements sont intervenus afin de répondre aux attentes de l'Etat et de se conformer à la LIAF. Une convention collective a été négociée avec les employés et leur rémunération est désormais mensualisée et fixée

selon des barèmes précis. A la demande du département, des indicateurs de performance ont été mis en place. Par contre, l'offre de transports, considérée comme suffisante, reste inchangée par rapport au PL 10169. Il confirme qu'à la demande de l'Etat, les activités touristiques ont été séparées de l'activité de transport public. Les bateaux touristiques (Swissboat) ne font aujourd'hui plus partie de la flotte de la SMGN et ne reçoivent ainsi plus aucun soutien de l'Etat. Enfin, il regrette que le budget présenté pour les Mouettes ne soit pas complètement couvert par les indemnités prévues. Il craint que la petite société qu'est la SMGN ne connaisse des difficultés.

Le Directeur déplore que les Mouettes genevoises soient sans cesse critiquées au sujet de leur manque de professionnalisme. Il relève que, si des erreurs ont été commises dans le cadre la comptabilité, c'est la fiduciaire chargée de cette tâche qui doit en être tenue pour responsable et non la SMGN. Son fils et lui-même sont spécialisés dans la technique et dans la navigation. Il relève par exemple que c'est parce qu'ils sont de bons électriciens que les Mouettes genevoises sont l'une des seules entreprises au monde à travailler avec des bateaux solaires tout au long de l'année ; et ceci déjà bien avant que le solaire ne soit à la mode ... Tout en comprenant la nécessité de séparer les deux activités, il regrette de ne plus disposer de la même souplesse au niveau de ses pilotes. Il est désormais indispensable de disposer d'un personnel de réserve ; ce qui accroît d'autant les charges. Enfin, il doit faire face à un nouveau problème : la démolition du chantier naval sur le quai des Eaux-Vives et de la centrale photovoltaïque qui y est installée.

A une question relative aux raisons de la hausse du montant de l'indemnité entre les deux projets de loi, le Président l'attribue pour l'essentiel à la revalorisation souhaitée par les syndicats dans le cadre de la convention collective, ainsi qu'à l'effet de la mensualisation des rémunérations et du manque de flexibilité qui lui est lié.

En réponse à une question à ce sujet, le Directeur déclare être prêt à envisager la cession de l'activité « transport public » à un autre opérateur pour autant que son activité touristique n'en soit pas entravée. Le Directeur adjoint rappelle toutefois que toute autre entreprise qui reprendrait les Mouettes, demanderait également qu'un chantier naval soit à disposition. Il fait également remarquer à la commission que la CGN, qui propose comme Swissboat des circuits touristiques, est toujours subventionnée par l'Etat ; ce qui lui permet d'offrir des services plus attractifs ...

Pour conclure l'audition, le Président informe la commission que Monsieur Roland Charrière se retirera en décembre prochain et sera

remplacé, dans sa fonction de directeur, par une dame qui travaillait auparavant aux TPG.

3. Prise en compte du RD 727

Le Grand Conseil ayant renvoyé à la Commission des transports le RD 727, émanant de la Commission de contrôle de gestion et portant également sur les Mouettes genevoises, il est apparu opportun aux commissaires de s'assurer que le nouveau contrat de prestations prenait en compte les recommandations de ce rapport.

Les informations données par le Secrétaire général adjoint (voir p. 2 et 3) ainsi que les précisions complémentaires apportées par le Conseiller d'Etat (voir ci-dessous) ont convaincu la commission que le PL 10371 apporte des réponses satisfaisantes à la plupart des questions soulevées dans le RD 727.

4. Discussion et vote du préavis sur le PL 10371

Dans un premier temps, le Conseiller d'Etat tient à apporter un certain nombre d'informations complémentaires ou de précisions :

- la durée de deux ans du nouveau contrat de prestations répond à la nécessité d'aligner ce contrat sur les mêmes échéances que celles des TPG ; le contrat de prestations des TPG étant prévu pour la période 2007-2010. Il s'agirait de les faire coïncider dès 2011, afin de pouvoir présenter à la Commission des transports un plan directeur des transports collectifs, transparent et cohérent, sur une période quadriennale;
- si le département estime qu'il est possible de prévoir une période de contrat de plus d'une année, c'est parce que l'essentiel des problèmes que posait la gestion des Mouettes genevoises ont été réglés. Il s'agissait en particulier de prévoir une séparation entre les prestations de service public et les activités touristiques. C'est aujourd'hui chose faite : la société Swissboat ayant été créée pour les activités touristiques, les transports publics restant à la SMGN. Les indemnités accordées seront ainsi exclusivement consacrées au service public. Il s'agissait aussi de régler la question du statut des collaborateurs des Mouettes. Cela a été fait par la conclusion d'une convention collective de travail qui semble satisfaire les syndicats;
- l'introduction des indicateurs de performance est un aspect important du nouveau contrat de prestations. Ils permettront de vérifier que les montants accordés sont bien utilisés et que les prestations achetées sont fournies à satisfaction. Un système de pénalités complète le dispositif;

- le Conseiller d’Etat rappelle que la concession de la société des Mouettes genevoises pour le petit lac est valable jusqu’en 2025 et confirme que l’autorité fédérale estime qu’il n’est pas possible, même au vu des arguments du département et des différentes affaires qui impliquent la SMGN, de retirer la concession. Il ne sera donc pas possible, comme le souhaitait la Commission de contrôle de gestion et la Commission des finances, de mettre la SMGN en concurrence pour 2009 et 2010. Mais cela ne signifie pas que la situation soit totalement bloquée pour l’avenir. Il serait notamment possible d’envisager que, sur une base volontaire, la SMGN puisse collaborer avec d’autres partenaires ou céder l’activité de transport public à un autre opérateur. A court terme, la préoccupation de l’Etat consiste à accompagner les Mouettes dans leur restructuration, tout en étant très précis sur les conditions d’octroi de l’indemnité. Concernant la démolition du chantier naval sur les quais, il considère qu’un bénéficiaire, à bien plaisir, doit admettre la décision de mettre un terme à la mise à disposition d’un bâtiment;
- concernant le litige entre la SMGN et l’Etat, de l’ordre de 700’000 F, toujours pendant devant les tribunaux, le Conseiller d’Etat estime qu’il n’est pas possible de conditionner un contrat de prestations à la restitution d’une somme litigieuse et encore moins de retenir sur l’indemnité prévue la somme en question. Pour lui, cela entrerait en contradiction avec le fait que les montants alloués dans le cadre d’un contrat de prestations sont calculés au plus près et qu’il n’existe pas de marge pour les réduire. Il précise que des mesures conservatoires ont tout de même été prises dans le contrat de prestations, en prévoyant que les produits de la vente de bateaux à Swissboat seraient conservés pour payer l’Etat de Genève si la SMGN perdait son procès. Il s’agit donc d’un moyen de garantir au moins une partie de la somme qui est due à l’Etat.

Avant de passer au vote du préavis sur le PL 10371, la Présidente sollicite d’éventuelles prises de position des groupes présents.

Un député PDC estime qu’il convient de donner un préavis favorable au projet de loi afin de maintenir une certaine pression sur les Mouettes. Le groupe démocrate chrétien est donc favorable au nouveau contrat de prestations comme solution temporaire. Il considère toutefois qu’il est nécessaire que les discussions se poursuivent avec la SMGN ou avec d’autres opérateurs susceptibles de reprendre la prestation de transports publics (la SGN, elle aussi au bénéfice d’une concession sur le petit lac, est évoquée plus particulièrement). Au crédit de la SMGN, il est encore relevé l’effort particulier des Mouettes en matière d’énergie solaire, dont il conviendrait de mieux tenir compte dans le contrat de prestations.

Au nom de son groupe, une députée annonce que les Verts souhaitent également donner un préavis favorable au projet de loi. Considérant les efforts réalisés par la SMGN, notamment concernant la convention collective, il semble que l'on soit sur la bonne voie. Elle souligne qu'il convient de garder à l'esprit que les Mouettes offrent une prestation de transport public très utile, beaucoup utilisée et appréciée par la population. Elle estime que la durée de deux ans est préférable car le fait de renégocier dans quelques mois un nouveau contrat n'aurait pas de sens.

Une commissaire socialiste indique que son groupe soutiendra le contrat de deux ans proposé. Il lui semble également nécessaire que le dossier reste ouvert dans la perspective d'améliorer encore la gestion du transport public sur le petit lac. Elle estime qu'il est important de conserver une prestation de qualité pour la population genevoise dans ce domaine.

Tout en précisant qu'il souhaiterait des précisions sur la personne qui remplacera l'actuel directeur de la SMGN, un député UDC indique que son groupe donnera également un préavis favorable au PL 10371.

Le commissaire du MCG se déclare, lui aussi, favorable au nouveau contrat de prestations. Même si les deux sociétés présentent désormais des comptes séparés, il estime toutefois gênant que deux sociétés appartenant aux mêmes personnes soient présentes sur le même terrain.

Un député indique que le groupe libéral soutiendra le projet de loi mais souhaiterait qu'un point de situation, concernant la mise en application du nouveau contrat de prestations, puisse être fait d'ici au mois de février prochain ; ceci afin de disposer d'un bilan intermédiaire. Par ailleurs, il s'interroge sur l'absence d'une ligne de Mouettes entre le P+R de Genève-Plage et le pont du Mont-Blanc. Il considère qu'une telle ligne serait de nature à améliorer l'offre de transports publics.

Pour faire suite à certaines remarques des groupes, le Conseiller d'Etat tient encore à préciser les points suivants :

- la séparation entre Swissboat et les Mouettes n'est en effet pas totale ; notamment du fait qu'elles utilisent les mêmes ateliers. La situation lui paraît toutefois acceptable car l'activité de Swissboat ne couvre pas les lignes des Mouettes ; les deux sociétés n'étant ainsi pas en concurrence directe;
- il est effectivement prévu, pour le premier semestre 2009, d'établir un bilan intermédiaire sur le contrat de prestations et d'examiner l'évolution des possibilités d'ouverture à la concurrence;
- concernant l'éventualité d'une nouvelle ligne entre le P+R de Genève-Plage et le pont du Mont-Blanc, il fait remarquer qu'il s'agit d'une

possibilité qui ne rentre pas complètement dans la logique des transports publics. Les Mouettes sont principalement destinées à traverser dans la largeur le petit lac et non pas à longer les quais ; le bus étant plus performant pour ce type de parcours.

La Présidente met aux voix le préavis sur le PL 10371.

La Commission émet à l'unanimité un préavis favorable sur le projet de loi 10371. Pour : 13 (3 S, 2 V, 2 PDC, 3 L, 2 UDC, 1 MCG).

5. Conclusion

Considérant ce qui précède, la Commission des transports recommande à la Commission des finances d'adopter le PL 10371.

ANNEXE

Présentation du contrat de prestation 2009-2010, remise à la commission par le Département du territoire.

Société des Mouettes genevoises navigation

— Contrat de prestations 2009-2010

Commission des transports du Grand Conseil
du
18 novembre 2008



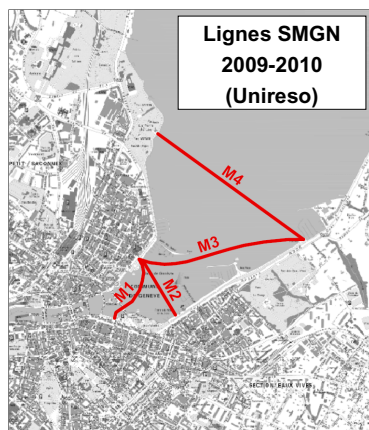
REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

18.11.2008 - Page 1

Société des Mouettes genevoises navigation

- Société privée, subventionnée par l'Etat depuis 1973;
- Concession fédérale de transports valable jusqu'en 2025, pour le petit lac et le Rhône;
- Opérateur de services touristiques et de transports publics (4 lignes Unireso) jusqu'à mi-2007;
- Dès le 1^{er} juillet 2007 (avec effet au 01.01.2007):
 - SMGN = opérateur de transports publics (4 lignes Unireso)
 - Swissboat = services touristiques



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

18.11.2008 - Page 2

Société des Mouettes genevoises navigation

Swissboat

Avant 01.01.2007

SMGN	
Unireso (4 bateaux + 3 réserve)	Tourisme (3 bateaux)

Swissboat
Tourisme (2 bateaux)

Après 01.01.2007

SMGN
Unireso (4 bateaux + 2 réserve)

Swissboat
Tourisme (6 bateaux)

Unireso: lignes M1, M2, M3, M4

Tourisme: croisières Rhône, Petit-lac, Creux-Genthod, sur demande, ...



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

18.11.2008 - Page 3

Quelques statistiques

Evolution de l'offre (en mio places x kilomètre):

	2002	2006	2010	02-2006	02-06 %	06-2010	06-10 %
TPG	1'672	2'057	2'570	+ 385	+ 23 %	+ 513	+ 25 %
SMGN	3	7,2	7,1	+ 4,2	+ 140 %	-0,1	-1,4 %

Evolution de la fréquentation:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fréquentation (passagers)	574'000	595'000	940'000	1'108'000	1'105'000	1'172'000
Exploitation	7,5 mois	7,5 mois	12 mois	12 mois	12 mois	12 mois
Nombre de lignes	3	3	4	4	4	4

Evolution de la subvention cantonale:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Subvention d'exploitation (CHF)	559'000	605'000	1'886'000	1'818'692	1'870'407	1'736'000	1'896'960	2'075'150	2'153'117

Dès 2008, indemnité Unireso comprise dans la subvention d'exploitation



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

18.11.2008 - Page 4

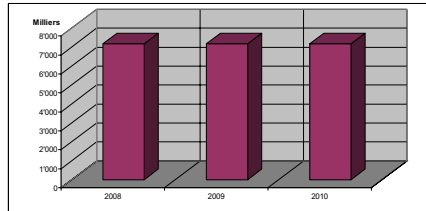
Contrat de prestations 2009-2010

1. Renforcement de la séparation des activités Swissboat-SMGN (budget, dépenses, bateaux, personnel ,...);
2. Application des directives LIAF et RPC pour les budgets et comptes (nouveau modèle de présentation);
3. Système de rémunération et primes des employés revu et clarification des honoraires des administrateurs;
4. Contrôle de l'exploitation et décompte des passagers par système électronique;
5. Système de suivi de l'offre de transport:
 1. Indicateurs;
 2. pénalités;
 3. Suivi et rapport de réalisation de l'offre.



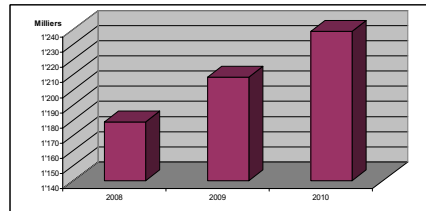
Objectifs du contrat de prestations

Offre de transport



Fréquentation

+2,5% par année
pas soumis à pénalité



Objectifs du contrat de prestations

Cadence, horaires

Cadences : pourcentage des courses avec un écart inférieur ou égal à 4 minutes par rapport aux cadences de base.

Respect des cadences	2008	2009	2010
Ligne M1	10'	10'	10'
Ligne M2	10'	10'	10'
Cible : valeur moyenne	-	93%	95%

Horaires : pourcentage de courses avec un retard inférieur ou égal à 3 minutes par rapport aux horaires de base.

Respect des horaires	2008	2009	2010
Ligne M3	-	95%	95%
Ligne M4	-	95%	95%
Cible : valeur moyenne	-	95%	95%



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

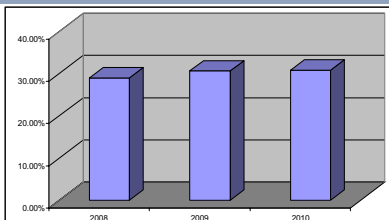
18.11.2008 - Page 7

Objectifs du contrat de prestations

Taux de couverture globale

$\frac{\text{Total des produits}}{\text{Total des charges}}$

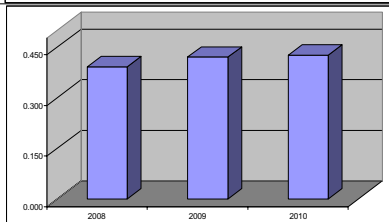
	2008	2009	2010
Taux de couverture	29.02%	30.63%	30.84%



Coût / offre

$\frac{\text{Total des charges}}{\text{PK}}$

	2008	2009	2010
Coût PKP	0.392	0.420	0.426



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département du territoire
Direction générale de la mobilité

18.11.2008 - Page 8

Objectifs du contrat de prestations

Système pénalités

Les pénalités de l'exploitant sont activées en cas de non atteinte des cibles du contrat de prestations.

Celles-ci peuvent être atteintes (au-dessus ou égal de 95%), partiellement atteintes (entre 80 et 94%) ou non atteintes (en dessous ou égal à 79%).

Objectifs	Indicateurs	Répartition des pénalités	Pas atteint (79% de la cible)	Partiellement atteint (entre 80 et 94% de la cible)	Atteint (95% de la cible)
Offre de transport	Croissance des places kilomètres réalisées	15'000	15'000	7'500	0.00
		15'000			
Conditions d'exploitation	Horaire	7'500	7'500	3'750	0.00
		7'500			
		15'000			
	Intervalle de passage		7'500	3'750	0.00
Fréquentation	Taux d'occupation des bateaux	0	0	0	0.00
		0			
Maîtrise financière	Taux de couverture	10'000	10'000	5'000	0.00
		10'000			
		20'000			
Maîtrise financière	Coûts de l'offre		10'000	5'000	0.00
Pénalités maximales		50'000	50'000	25'000	0.00

Développements envisagés, après 2011

1. Déplacement du débarcadère de la Perle-du-lac à Chateaubriand: dès la réalisation du débarcadère;
2. Pont de la Machine: desserte envisagée du nouveau débarcadère (M1 rallongée);
3. Renouvellement des bateaux des lignes M1 et M2 (thermique -> électro-solaire).