

*Date de dépôt : 6 avril 2016*

## **Rapport**

**de la Commission des finances sur le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur :**

- a) le rapport sur l'exécution de l'offre de prestations de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) 2014**
- b) le rapport annuel de gestion de la SMGN pour l'exercice 2014**

### **Rapport de M. Jean Sanchez**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Eric Stauffer, la Commission des finances a étudié le présent rapport en date du 2 mars 2016. La commission était assistée pour ses travaux de M. Raphaël Audria (secrétaire scientifique, SGGC) et le procès-verbal tenu par M. Gérard Riedi.

### **Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat/DETA, M. David Favre, secrétaire général adjoint aux transports/DETA, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs/DETA**

M. Barthassat indique, pour faire suite aux discussions qui ont eu lieu il y a une année, que le DETA rencontre régulièrement les Mouettes genevoises. En résumé, M. Barthassat estime qu'il y a un bon suivi.

M. Pavageau a présenté les principaux éléments du rapport de gestion concernant l'année 2014, mais il donnera également des éléments sur l'année 2015.

Il faut se rappeler que l'été 2014 a connu une météo très défavorable. Cela a conduit à une réelle chute de la fréquentation des Mouettes durant la période estivale. Il faut savoir que d'habitude les Mouettes genevoises ont deux fois plus de clients durant l'été que durant les autres mois de l'année.

Or, durant les mois de juin, juillet ou août 2014, elles ont connu des baisses d'environ 35 %. Au final, l'année 2014 a été marquée par une baisse de fréquentation de 5,2 % par rapport à l'année 2013.

Concernant le respect contractuel du contrat de prestations 2014 (dernière année d'exécution du contrat de prestations précédent), il faut rappeler qu'il y avait la même offre en 2013 qu'en 2014 et que, durant cette période, il y avait des horaires nocturnes d'avril jusqu'à octobre. La production des places / kilomètres était d'environ 7,5 millions de kilomètres parcourus selon le contrat de prestations. Néanmoins, un objectif adapté est également prévu et les Mouettes ne sont pas pénalisées lorsque certaines courses ne peuvent avoir lieu en cas de forte bise. Au final, l'offre a donc été respectée à hauteur de 98 %. M. Pavageau précise qu'il y a des pénalités si l'offre n'est respectée qu'à hauteur de 95 %.

Un deuxième indicateur contractuel (du précédent contrat de prestations) est le respect des cadences et des horaires. Il est respecté à 97 %. Néanmoins, il s'agit d'un relevé manuel des temps de parcours par l'opérateur. Il faut savoir que le nouveau contrat de prestations prévoit un système automatisé. Il y aura donc une vérification bien plus poussée, comme pour le système informatique des TPG.

Au niveau financier, il faut rappeler que les principales recettes sont les recettes commerciales et la subvention de l'Etat. 96 % des recettes commerciales viennent ainsi d'Unireso (environ 962 000 F), des indemnités CTI de l'Etat (106 788 F) et de la garantie des recettes (6770 F).

La subvention de fonctionnement pour 2014 était, conformément au contrat de prestations, de 2,686 millions de francs.

Les charges ont été largement inférieures au budget approuvé, à savoir d'un montant de 8 %, mais avec une légère hausse de 1,2 % par rapport à l'année précédente. L'essentielle de cette baisse par rapport au budget est liée à la volonté des Mouettes genevoises d'embaucher un chef du personnel, mais le Conseil d'Etat avait écrit en disant qu'il ne pensait pas nécessaire d'avoir cette lourdeur supplémentaire en regard de la taille de l'entreprise. Il s'est donc opposé à ce qu'il y ait une embauche supplémentaire qui aurait représenté quasiment 200 000 F.

Sur les frais d'entretien, M. Pavageau fait remarquer que la flotte vieillissante demande des coûts importants.

Concernant les indicateurs financiers prévus au contrat de prestations, le taux de couverture est d'environ 32 %. Il est vrai que c'est assez éloigné de l'objectif global de 50 % sur l'ensemble du réseau, mais il faut également

dire que pas mal de lignes de bus sont bien inférieures à 32 %. L'objectif fixé aux Mouettes genevoises est de 29,5 %.

Le deuxième indicateur est les coûts de production où là aussi les Mouettes genevoises sont inférieures au plafond qui leur a été fixé.

Au niveau du résultat financier, il y a eu à peu près 300 000 F de bénéfices. C'était également la dernière année du contrat de prestations 2011-2014 et celui-ci prévoyait à sa fin le reversement à l'Etat de 50 % des bénéfices cumulés. En 2015, la SMGN a donc versé un montant de 450 000 F au budget de l'Etat, ce que correspond à la moitié des bénéfices de cette période.

Le Conseil d'Etat avait également écrit aux Mouettes genevoises en exigeant qu'il n'y ait aucun dividende versé sur ce bénéfice et que celui-ci soit intégralement affecté à la constitution des fonds propres, notamment en vue des futurs investissements pour le renouvellement de la flotte. C'est ce qui a été fait et aucun dividende n'a été versé aux actionnaires.

M. Pavageau signale que l'année a continué à être en baisse de fréquentation essentiellement en raison de la baisse du tourisme à Genève liée à l'impact du franc fort. Par conséquent, on s'attend à une diminution de la fréquentation en 2015 également. Néanmoins, les budgets sont maintenus et il n'y aura donc pas de pertes.

M. Pavageau fait remarquer qu'un des enjeux majeurs du prochain contrat est l'engagement des études pour le renouvellement de la flotte.

M. Pavageau signale deux évolutions notables dans le nouveau contrat de prestations. Tout d'abord, il a été possible de diminuer les coûts de fonctionnement. La subvention passe ainsi de 2,7 millions de francs à environ 2,4 millions de francs. En revanche, il y a une forte augmentation de l'indemnité CTI (l'indemnité versée par l'Etat à Unireso pour ajuster les tarifs). Contractuellement, l'application de l'initiative de l'AVIVO fait que l'on est en dessous du tarif de l'OFT et que l'Etat doit apporter la compensation nécessaire. Cela explique l'augmentation de 100 000 F au budget des Mouettes genevoises au niveau de l'indemnité CTI.

M. Favre précise, par rapport à l'initiative de l'AVIVO, que, hormis les quelques mois nocturnes qui ne marchaient pas très bien et qui ont été réduits, l'offre des Mouettes n'a pas été réduite (elle est déjà assez basique). Elle n'a pas non plus été réduite au niveau des CFF vu qu'il y a une énorme croissance. Dans le cas des Mouettes genevoises, cela a été compensé intégralement à travers une augmentation puisque la loi sur le transport des voyageurs impose contractuellement une augmentation de l'indemnité versée. Pour des questions de finances et de budget de l'Etat, il n'a pas été possible

de le faire pour les TPG, d'où le fait que les prestations des TPG ont dû baisser de plus de 4 % en 2 ans. M. Favre souhaitait ainsi faire le lien avec les prochaines augmentations de tarif qu'Unireso et le Conseil d'Etat ont déposées devant le Grand Conseil, sachant que la Confédération et l'Union des transports publics ont annoncé hier 3 % d'augmentation au niveau national et que les opérateurs, pour pouvoir continuer à développer l'offre des TPG, demandent un peu plus. C'est ainsi un montant de 5,2 % du chiffre d'affaires en plus qui est demandé dans le cadre du projet de loi qui va être traité prochainement en Commission des transports pour restabiliser l'offre, notamment celle des TPG.

Un député PLR note que l'offre des Mouettes genevoises va maintenant jusqu'à 21h00 ou 22h00 et plus 19h00. C'est la moindre des choses parce qu'il était dommage que cela s'arrête aussi tôt. Le député PLR aimerait donc s'assurer que cet horaire élargi va perdurer.

Le député PLR demande si le DETA, dans ses relations avec les Mouettes genevoises, analyse la qualité de l'accueil. Si ce n'est pas le cas, il faudrait penser à l'inclure dans le prochain contrat de prestations. Si beaucoup de gens utilisent les Mouettes genevoises simplement comme moyen de transport, beaucoup de gens les utilisent aussi comme un moment de détente. Par conséquent, le député PLR considère que l'accueil est bien plus important que dans un bus des TPG.

Le député PLR estime également que le Conseil d'Etat a eu raison de ne pas vouloir qu'il y ait un chef du personnel. Par contre, le fait que des notions ou un cours sur l'accueil soient donnés serait une bonne chose. Pour être un utilisateur régulier des Mouettes, il ne peut que conseiller de le faire.

M. Barthassat signale que, lors de la dernière réunion à laquelle il a participé, la question de l'accueil a été évoquée. Un autre point important est celui de la signalisation. S'il est vrai que les Genevois ne pensent pas toujours à prendre les Mouettes genevoises, il faudrait également les mettre plus en avant auprès des touristes.

M. Pavageau signale que, actuellement, n'y a pas de clause contractuelle à ce sujet dans le contrat de prestations. Par contre, le DETA est en train de préparer des enquêteurs mystères.

M. Barthassat ajoute que la question de l'accueil va également avec la campagne sur le respect.

M. Pavageau indique que l'offre nocturne a été légèrement réduite. Elle durait auparavant d'avril jusqu'en octobre. Au regard des statistiques de fréquentation, on a vu qu'il n'y a quasiment pas de fréquentation entre 19h00 et 21h00 aux mois d'avril et d'octobre lorsque le jour tombe assez vite. En

revanche, l'offre est bien exécutée jusqu'à 21h00 ou 21h30, suivant les lignes, durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre.

Le député PLR ne devrait peut-être pas faire de remarque sur un aspect opérationnel, mais il trouve ridicule qu'il y ait la présence d'un agent de sécurité à partir de 19h00, même s'il comprend leur présence pendant le week-end ou les fêtes de Genève.

M. Favre reconnaît que cela leur avait aussi semblé un peu incroyable au moment de l'introduction de l'offre nocturne, mais il y a une exigence des syndicats d'avoir un accompagnement pour cet horaire. Habituellement, l'offre nocturne concerne les bus TPG qui circulent à 2h00 du matin, mais pour les Mouettes genevoises c'est apparemment déjà à partir de 19h00. C'est apparemment le fait d'être sur un lac et qu'il puisse y avoir des débordements qui justifient cet aspect. Il avait été présenté à l'époque aux commissaires, mais il n'est malheureusement pas possible de faire grand-chose à ce niveau. Par contre, les Mouettes ont été incitées, toujours dans la perspective du service au client, à être plus autonomes en matière de marketing et de communication. On a en effet l'impression qu'elles sont noyées dans une masse entre les TPG, les CFF et Unireso et elles peuvent sans doute faire un peu mieux pour leur image. Il leur a donc été demandé, lors de la dernière rencontre trimestrielle, de travailler non seulement sur les nouveaux bateaux, mais aussi pour attirer la clientèle.

M. Favre ajoute un point concernant la vétusté des locaux dont il avait été question lors de la discussion à la Commission des finances. La Ville de Genève a rénové les locaux de service des conducteurs. Quant aux anciens containers qui donnaient un aspect un peu moins sérieux aux Mouettes genevoises, ils ont été supprimés. Enfin, pour la satisfaction clientèle, il y a les enquêtes mystères mentionnées par M. Pavageau, mais il y a également d'autres systèmes. De plus en plus souvent, les clients peuvent par exemple indiquer leur satisfaction sur des tablettes ou sur des smileys.

Le député PLR constate tout de même que ce nouvel aménagement pour les collaborateurs est allé avec la suppression de toilettes publiques.

Un député MCG note qu'il est indiqué, dans les conclusions, que la direction étudie le remplacement total ou partiel des bateaux en bois qui ont plus de cinquante ans et le rapport de gestion mentionne deux projets concrets. Le député MCG relève également qu'il y avait déjà des études, l'année passée, pour le remplacement de la flotte. Il semble toutefois qu'il n'y ait pas tellement de choix en matière de chantier naval. Il n'y en a qu'un seul.

M. Pavageau indique que ce sont des prémisses d'études qui ont été faites l'année dernière. Il faut également savoir que le contrat de prestations 2015-2018 ne prévoit pas de nouveaux bateaux. Cela ne viendra que dans le contrat de prestations 2019-2023. Ils sont donc en train de concevoir les bateaux et, ensuite, un appel d'offres sera effectué. Cela étant, il est vrai qu'il n'y a qu'un seul prestataire qui a déjà le moule. Celui-ci devrait donc être bien placé. Par ailleurs, cela devrait limiter les coûts de fabrication d'un nouveau moule.

Un député UDC demande si, pour la promotion des Mouettes genevoises, des démarches ont été faites auprès des hôtels situés au bord du lac.

M. Barthassat répond que cela a été fait durant l'été 2015 et le DETA a appuyé pour qu'ils continuent à le faire.

Le Président met aux voix la proposition de prendre acte du RD 1101.

**La proposition de prendre acte du RD 1101 est acceptée par :**

Pour :	13 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	–
Abstention :	1 (1 PLR)

**Annexes :**

- *Rapport de gestion de la direction pour le 3<sup>e</sup> trimestre 2015*
- *Synthèse sur l'offre de transport et la situation financière de la SMGN*



Quai du Mont-Blanc 8 - 1201 Genève (Suisse)  
Téléphone 022 732 29 44 - Fax 022 732 12 30

SERVICES RÉGULIERS CONCESSIONNÉS

## **Rapport de gestion de la Direction**

### **3ème trimestre 2015**

#### **I) Bilan général**

#### **II) Environnement gestion**

- 1) Indicateurs de performance
  - a) Fréquentation
  - b) Suivi de l'offre

#### **III) Evolution des comptes de l'exercice**

- 1) Suivi budgétaire trimestriel
- 2) Analyse des comptes et commentaires

#### **IV) Conclusion**

## **I) Bilan général du 3ème trimestre**

### **Récapitulatif de l'effectif :**

Pilotes : 15 ETP

Guichet / tour de contrôle : 3.15 ETP

Mécanique / Entretien : 2.3 ETP

Gestion : 2.6 ETP

L'effectif général reste stable depuis le début de l'année. Ainsi aucune formation de nouveau pilote n'est engagée et aucun départ n'est constaté pour le moment.

### **Au cœur de la saison d'été :**

Notre bilan général des mois de juillet, août et septembre est plutôt positif.

En effet, nous n'avons aucun incident à déplorer et la fréquentation semble en augmentation sur les mois de juin, juillet et août.

Malgré le service de la ligne M3 assuré à la fois par MG6 et par MG5, suite aux problèmes de batteries de MG6, l'exploitation n'a souffert d'aucun problème technique.

Il est important de noter que depuis cette année, les extensions d'horaires en soirée sont assurées sur une période réduite à quatre mois, juin, juillet, août et septembre conformément, au contrat de prestations 2015-2018.

Les événements importants de l'été :

- Canicule
- Lake parade
- Fêtes de Genève

### **Canicule**

Comme nous l'annoncions dans le rapport précédent, ces journées caniculaires du mois de juillet ne nous ont pas amené davantage de passagers dans la mesure où les gens se sont préservés de la chaleur. Nous pouvions, ainsi, remarquer des bateaux quasiment vides durant l'après midi et qui commençaient à se remplir vers 18h00. Enfin, nous avons équipé tous nos bateaux de bouteilles d'eau et de verres durant ces journées pour offrir davantage de confort aux passagers durant les traversées.

### **Lake parade**

Nous n'avons rien à signaler hormis le fait que nous avons pu doubler les lignes de la rade avec un bateau supplémentaire dans l'optique de drainer davantage de monde.  
Nos équipes de surveillance et sécurité ont été très professionnelles.



## **Fêtes de Genève**

Du 27 juillet au 14 août notre débarcadère des Eaux-vives a été transféré comme chaque année au quai Fleuri.

Nous avons été, par ailleurs, ravi de participer à l'organisation du concert des Tambours du Bronx le 1<sup>er</sup> août dernier, puisqu'une de nos mouettes amarrée au ponton de la scène servait de loge aux artistes.

Enfin, nous avons dans la mesure du possible doublé au maximum en juillet et en août les lignes de la rade grâce à un bateau supplémentaire de sorte à réduire au mieux les files d'attentes de nos débarcadères.

Enfin, nous mettons la MG6 en service dans le courant de l'après midi de sorte à embarquer le plus de passagers possible sur chaque trajet.

## **Flotte :**

Nous n'avons rien de particulier à signaler pour cette période.

Les chantiers à prévoir concerneront la mouette MG1 et la mouette MG8.

En effet, la mouette MG1 qui devrait rentrer en chantier début décembre montre des bordées atteinte par la pourriture. La MG8, elle, doit être sortie pour contrôle périodique OFT.

## **Divers exploitation :**

Nous sommes heureux de constater de la baisse d'arrêts maladie ou accident durant ces mois d'été par rapport à 2014. En effet, notre effectif pilote est resté stable durant ces neuf premiers mois de l'année.

\*\*\*\*\*

*Enfin, nous exprimerons ci-après notre suivi budgétaire et notre suivi de l'offre et indicateurs de performance sur la période janvier-septembre et non pas en tant que 4<sup>ème</sup> trimestre isolé.*

*En effet, il nous apparaît davantage judicieux et parlant d'exprimer notre rapport ainsi dans la mesure où la majorité de nos postes budgétaires sont difficilement fractionnables par trimestre.*

## II) Environnement gestion

### 1) Indicateurs de performance

Suivi des indicateurs de performance DE JANVIER à SEPTEMBRE 2015

Indicateurs		Objectif adapté CP 2015	Réalisation de jan à sept 2015	Résultat	
Places / kilomètres	Kilomètres x capacité des bateaux	5'277'853	5'152'416	Atteint	-2.38%
					Valeur cible à 95%
Indicateurs		Objectif adapté CP 2015	Réalisation de jan à sept 2015	Résultat	
Respect des cadences M1	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	99.03%	atteint	Cadence moyenne à mi année 11.29 minutes
Respect des cadences M2	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	97.05%	atteint	Cadence moyenne à mi année 11.19 minutes
Respect des horaires M3	horaires	Arrivée au terminus ≤ 3 min de l'horaire	98.60%	atteint	
Respect des horaires M4	horaires	Arrivée au terminus ≤ 3 min de l'horaire	98.62%	atteint	
Indicateurs		Objectif adapté CP 2015	Réalisation de jan à sept 2015	Résultat	
Fréquentation	nombre de passagers	1'107'750	Voir pages 5 et 6 du rapport 3ème trim.	-	
Taux de couverture	total produits / total charges	31.20%	30.58%	atteint	98.00%
	777'191 / 2'541'805				
Coût PKP	total charges / Places Kilomètres	0.490	0.493	Pas atteint	99.59%
	2'541'805 / 5'152'416				
					* Objectif atteint lorsque le coût / PK est inférieur ou égal à la valeur-cible
Charges SMGN de jan à sept 2015	Produits SMGN de jan à sept 2015				
1'960'757	777'191				
581'048					
2'541'805	777'191				
Indicateur Places / Kilomètres					
* Places / kilomètres, calcul détaillé					
Objectif initial du contrat de prestations		Objectif adapté du contrat de prestations	Places / Km - SMGN		Résultat
Base Jan-sept 2015					
5'401'080		5'277'853	5'152'416		Atteint
129'227					-2.38%
Fermeture des lignes pour conditions météorologiques					
Manifestations, événements		Trajets à déduire	Capacité bateaux	Km/ligne	Places / Km
M1 - Pâquis-Molard		540	50	0.82	22'140
M2 - Pâquis-Eaux-vives		405	50	0.75	14'783
M3 - Port Noir-Pâquis		404	60	1.60	38'784
M4 - Port Noir-de Chateaubriand		495	60	1.60	47'520
TOTAL Places/Km		1'844.00			129'227
Trajets effectués					
par ligne		trajets effectués 1er Trim.	trajets effectués 2ème Trim.	trajets effectués 3ème Trim.	TOTAL
M1 - Pâquis-Molard		30'955	11'736		12'610
M2 - Pâquis-Eaux-vives		11'162	11'475		13'107
M3 - Port Noir-Pâquis		3'680	4'054		4'853
M4 - Port Noir-de Chateaubriand		3'632	4'032		4'849
		39'429.00	30'807.00		35'420
					95'664

### a) Fréquentation :

Suite à la rencontre avec notre fournisseur des cellules de comptage, nous avons pu identifier, analyser et tester certains problèmes.

Dans un premier temps, suite à de fréquents comptages manuels, nous nous sommes rendus compte que certains enfants n'étaient pas comptabilisés dans nos données de fréquentation.

Il s'avère que les capteurs n'étaient pas réglés comme ils le devaient et de ce fait les enfants sous 1.30 m n'étaient pas repérés.

Après différentes analyses de nos comptages manuels, nous pouvons confirmer que durant les mercredis, week-ends et vacances, cette part d'enfants non comptée représentait 10% de la fréquentation journalière.

Nous avons donc pondéré les chiffres avec ce pourcentage rétroactivement.

Dans un second temps, nous avons remarqué que certains passagers, par jour d'affluence, n'étaient pas repérés par les capteurs de notre débarcadère du Port Noir, ceci à cause de la configuration de ce débarcadère.

Malheureusement, nous ne pouvons pas actuellement étudier et quantifier cette part de passagers dans la mesure où nous sommes en période calme.

Il faudra donc étudier courant 2016 ce problème de sorte à identifier le nombre de passagers que nous « perdons » au Port-Noir.

Enfin, un de nos plus gros problème est la comptabilisation des passagers restants à bord des bateaux durant plusieurs trajets.

En effet, grâce à nos comptages manuels, divers sondages et témoignages des pilotes, il est évident que cette part n'est vraiment pas négligeable et impacte de surcroît toutes nos lignes.

Un sondage précis sur toute l'année 2016 devra être effectué de sorte à obtenir une pondération à nos données de fréquentation.

Ainsi, les données 2015 de notre nouveau système devront être complétées rétroactivement.

Pour information, ce nombre était auparavant compensé par une précision inférieure de notre ancien système de comptage comparé au nouveau.

Compte tenu de ce qui précède et afin de démontrer notre volonté de régler ces différents points, nous vous présentons ci-après, sous toutes réserves, nos données pour l'année 2015.

Vous verrez dans notre tableau les chiffres de janvier à octobre provenant de notre ancien système de comptage qui traduit une baisse de fréquentation de -3.49% comparée à 2014.

Nous vous présentons ces données puisqu'elles ont été exploitées dans le cadre de l'analyse et du contrôle de la clé de répartition Unireso.

Bien que n'offrant pas principalement un service à caractère touristique, cette baisse s'explique par la baisse des nuitées enregistrées sur Genève de -2.3%, qui est un élément corollaire lié au franc fort impactant fortement le tourisme général et l'économie Genevoise.

En revanche, il est important de noter que les mois de juin, juillet et août affichent une fréquentation en augmentation par rapport à 2014.

## Statistiques Communauté tarifaire 2014

Année 2014	Molard (M1)				Rade (M2)				M3		M4		Total des 4 lignes	
	Aller	Retour	ext A/R	Total	Aller	Retour	ext A/R	Total	Aller-retour		Aller-retour			
									Total	ext A/R	Total	ext A/R		
Janvier	14'590	10'654		25'244	16'302	11'152		27'454	6'906		8'542		68'146	
Février	15'137	11'660		26'797	15'621	12'088		27'709	8'026		10'304		72'836	
Mars	21'589	17'940	64	39'593	25'811	21'442	74	47'327	14'416	105	15'696	15	117'152	
Avril	23'013	19'691	2'982	45'686	20'152	20'500	3'178	43'830	14'380	754	17'103	598	122'351	
Mai	20'500	20'092	3'348	43'940	18'106	20'536	3'618	42'260	14'059	792	15'147	680	116'878	
Juin	24'439	22'238	4'607	51'284	20'865	25'798	5'521	52'184	19'314	1'716	20'530	1'337	146'365	
Juillet	22'929	20'770	4'408	48'107	22'689	23'438	5'964	52'091	17'584	1'550	18'653	1'579	139'564	
Août	29'168	26'247	5'971	61'386	26'002	27'316	7'947	61'265	22'889	2'634	23'848	2'130	174'152	
Septembre	21'299	18'020	2'966	42'285	18'882	20'227	2'917	42'026	13'946	607	17'037	538	116'439	
Octobre	20'576	16'608	2'278	39'462	18'316	16'316	1'854	36'486	14'888	333	14'615	185	105'969	
Novembre	13'770	10'060	69	23'899	12'446	11'213	75	23'734	7'177	6	8'249	3	63'068	
Décembre	13'422	9'730		23'152	12'464	10'387		22'851	6'591		6'187		58'781	
<b>Totaux</b>	<b>240'432</b>	<b>203'710</b>	<b>26'629</b>	<b>470'771</b>	<b>227'656</b>	<b>220'413</b>	<b>31'074</b>	<b>479'143</b>	<b>160'176</b>	<b>8'392</b>	<b>175'911</b>	<b>7'050</b>	<b>0</b>	<b>1'301'701</b>

## Statistiques Communauté tarifaire 2015 / ANCIEN SYSTÈME DE COMPTAGE

Année 2015	Molard (M1)				Rade (M2)				M3		M4		Total des 4 lignes	Comparaison 2015/2014
	Aller	Retour	Total	Aller	Retour	Total	Total	Aller-retour		Aller-retour				
								Total	ext A/R	Total	ext A/R			
Janvier	12'754	8'466	21'220	11'929	9'291	21'220	6'681	7'489			56'620		-16,9%	
Février	10'374	8'021	18'395	9'459	8'199	17'658	5'536	6'017			47'606		-34,4%	
Mars	16'647	14'401	31'048	14'448	14'637	29'085	9'244	10'805			80'182		-31,56%	
Avril	18'970	17'386	36'356	16'754	17'150	33'904	12'917	13'879			97'056		-30,6%	
Mai	21'286	18'228	39'514	20'633	20'944	41'577	15'188	16'002			112'281		-1,93%	
Juin	29'390	25'757	55'147	27'443	29'533	56'976	21'333	24'851			158'307		8,16%	
Juillet	34'797	33'048	67'845	33'335	35'774	69'109	25'125	25'200			187'279		34,9%	
Août	34'531	32'947	67'478	33'270	33'320	66'590	25'340	27'585			186'993		3,3%	
Septembre	23'915	19'370	43'285	20'623	20'603	40'866	14'830	15'105			114'006		-2,02%	
Octobre	20'564	14'848	35'412	16'962	21'904	38'866	10'966	12'989			98'233		-7,30%	
Novembre			0			0		0			0		-100,0%	
Décembre			0			0		0			0		-100,0%	
<b>Totaux</b>	<b>223'228</b>	<b>192'472</b>	<b>0</b>	<b>415'700</b>	<b>204'496</b>	<b>211'355</b>	<b>0</b>	<b>415'851</b>	<b>147'160</b>	<b>0</b>	<b>159'932</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1'138'643</b>

Comparaison de jan à oct		
	2014	1'179'852
	2015	1'138'643
	Résultat	-3,49%
<b>Rapport cible CP adaptée</b>	<b>1'230'833</b>	<b>-7,49%</b>

**b) Conditions d'Exploitation, Offre de transport, Maîtrise financière :****Nous pouvons constater que tous les objectifs ont été atteints :**

M1 : 99.01% (Pourcentage de chaque course ayant un écart  $\leq$  à 4 minutes /cible à 95%)

M2 : 97.05% (Pourcentage de chaque course ayant un écart  $\leq$  à 4 minutes /cible à 95%)

M3 : 98.60% (Pourcentage de chaque course ayant un retard  $\leq$  à 3 minutes/cible 95%)

M4 : 98.62% (Pourcentage de chaque course ayant un retard  $\leq$  à 3 minutes/cible 95%)

Ces résultats restent très stables par rapport aux années précédentes.

**Offre de Transport / Places/Km :**

Objectif atteint à 96.62%

(Kilomètres commerciaux parcourus selon capacité des bateaux / cible à 95%)

**Maîtrise financière / Taux de couverture :**

Total produits / Total charges

$777'191 / (1'960'757 + 581'048) = 30.58 \%$  (cible à 31.20%)

L'objectif est atteint

**Maîtrise financière / Coût Places/Km :**

Objectif atteint à 0.61% de la valeur cible

(Mesure en CHF de l'ensemble des charges par rapport aux places kilomètres / cible à 95%)

### III) Evolution des comptes de l'exercice

#### 1) Suivi budgétaire de janvier à septembre 2015

Suivi budgétaire : Budget 2015 - Périodes Jan-15 à Sep-15 (montants en CHF)

	Comparaison réalisé / budget pour la période demandée				
	Budget 2015	Budget sur la période	Réalisé sur la période	Comparaison au budget sur la période (CHF)	Comparaison au budget sur la période (%)
Résultat	0.00	170'720.19	54'394.52	-116'325.67	-68.10 %
Recettes	3'527'204.00	2'645'402.94	2'596'199.95	-49'202.99	-1.90 %
Lignes M1 à M4 (UNIRESO)	1'058'859.00	794'144.25	771'518.12	-22'626.13	-2.80 %
Participation cantonale aux frais gestion / comm. + études	2'520.00	1'890.00	0.00	-1'890.00	-100.00 %
Indemnités communauté tarifaire intégrale (CTI)	202'610.00	151'957.53	0.00	-151'957.53	-100.00 %
Produits transports voyageurs (HT)	853'729.00	640'296.72	771'518.12	131'221.40	20.50 %
Autres produits	2'468'345.00	1'851'258.69	1'824'681.83	-26'576.86	-1.40 %
Recettes diverses propres SMGN	43'000.00	32'249.97	5'672.87	-26'577.10	-82.40 %
Subvention Etat de Genève	2'425'345.00	1'819'008.72	1'819'008.96	0.24	0.00 %
Charges d'exploitation et de gestion	3'527'204.00	2'474'682.75	2'541'805.43	67'122.68	2.70 %
Charges d'exploitation	2'607'331.00	1'806'347.25	1'960'757.55	154'410.30	8.50 %
Salaires et charges sociales	1'925'288.00	1'294'814.97	1'338'500.85	43'685.88	3.40 %
Formation	60'000.00	45'000.00	45'610.29	610.29	1.40 %
Entretien des bateaux	208'557.00	156'417.75	248'099.80	91'682.05	58.60 %
Entretien bateaux	67'500.00	50'625.00	182'829.46	132'204.46	261.10 %
Etude construction bateau	16'557.00	12'417.75	0.00	-12'417.75	-100.00 %
Entretien technique et divers	22'500.00	16'875.00	0.00	-16'875.00	-100.00 %
Entretien spécifique selon normes OFT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 %
Entretien spécifique MG6 et MG12 / Electroslaires	51'000.00	38'250.00	41'000.00	2'750.00	7.20 %
Frais atelier	51'000.00	38'250.00	24'270.34	-13'979.66	-36.50 %
Entretien Véhicules / leasing véhicules	0.00	0.00	19'420.88	19'420.88	
Entretien débarcadères	5'000.00	3'750.03	20'322.58	16'572.55	441.90 %
Amortissements des équipements d'exploitation	141'524.00	106'143.03	105'735.00	-408.03	-0.40 %
Assurances bateaux	25'000.00	18'749.97	17'746.40	-1'003.57	-5.40 %
Frais exploitation Unireso HT	43'862.00	32'896.53	27'550.03	-5'346.50	-16.30 %
Carburant	25'000.00	18'749.97	21'145.24	2'665.27	14.20 %
Services Industriels	30'000.00	22'500.00	17'160.01	-5'339.99	-23.70 %
Charges d'exploitation diverses	143'100.00	107'325.00	99'196.47	-8'128.53	-7.60 %
Habilllement	10'000.00	7'499.97	1'455.37	-6'044.60	-80.60 %
Frais cantine	8'500.00	6'374.97	3'818.58	-2'556.39	-40.10 %
Frais divers	5'000.00	3'750.03	200.00	-3'550.03	-94.70 %
Téléphones et radios	27'000.00	20'250.00	13'042.78	-7'207.22	-35.60 %
Charges diverses Lac (dont Sécurité : 62'600)	92'600.00	69'450.03	70'105.34	655.31	0.90 %
Comptage des passagers	0.00	0.00	10'574.40	10'574.40	
Charges de gestion	919'873.00	668'335.50	581'047.88	-87'287.62	-13.10 %
Salaires et charges sociales (y.c.primes)	495'118.00	349'769.25	295'872.60	-53'896.65	-15.40 %
Loyers	74'800.00	56'099.97	49'217.11	-6'882.86	-12.30 %
Assurances	20'000.00	15'000.03	19'772.40	4'772.37	31.80 %
Charges de gestion diverses	97'850.00	73'387.44	39'762.38	-33'625.06	-45.80 %
Publicité	5'000.00	3'750.03	0.00	-3'750.03	-100.00 %
Représentation et frais de déplacement	15'500.00	11'625.03	2'007.44	-9'617.59	-82.70 %
Frais bureau	35'350.00	26'512.47	9'203.71	-17'308.76	-65.30 %
Imprimerie	10'000.00	7'499.97	3'607.32	-3'892.65	-51.90 %
Frais de port / CCP	2'500.00	1'874.97	2'274.60	399.63	21.30 %
Cotisations diverses	13'500.00	10'125.00	8'572.16	-1'552.84	-15.30 %
Informatique	10'000.00	7'499.97	3'926.63	-3'573.34	-47.60 %
Amortissement informatique	6'000.00	4'500.00	0.00	-4'500.00	-100.00 %
Autres charges de gestion diverses	0.00	0.00	10'170.52	10'170.52	
Honoraires	150'000.00	112'500.00	131'118.61	18'618.61	16.50 %
Honoraires Comptabilité / Révision / MSST	60'000.00	45'000.00	5'920.00	-39'080.00	-86.80 %
Honoraires Consultants divers (Etude / Fiduciaire)	50'000.00	37'500.03	85'198.61	47'698.58	127.20 %
Honoraires Administrateurs	40'000.00	29'999.97	40'000.00	10'000.03	33.30 %
Charges financières	5'025.00	3'768.75	-9'631.28	-13'400.03	-355.60 %
Intérêts passifs	2'500.00	1'874.97	0.00	-1'874.97	-100.00 %
Intérêts - Frais bancaires	2'525.00	1'893.78	372.25	-1'521.53	-80.30 %
Autres charges financières	0.00	0.00	-10'003.53	-10'003.53	
Impôts, taxes et divers	17'300.00	12'975.03	14'981.20	2'006.17	15.50 %
Rémunération des fonds propres	0.00	0.00	0.00	0.00	
TVA non récupérée	59'780.00	44'835.03	39'954.86	-4'880.17	-10.90 %

## 2) Analyse des comptes et commentaires

### Recettes et produits :

Les produits des transports voyageurs sont supérieurs au montant budgété.

Les recettes diverses SMGN sont en revanche inférieures mais devraient progresser sur le dernier trimestre 2015. Ces recettes sont constituées par nos recettes d'électricité (électricité produite grâce à nos installations photovoltaïques), par la répartition des ventes d'abonnements CFF et enfin par les commissions des locations effectuées sur l'année par la Fondation Neptune.

Concernant le poste subvention, il est à présent lissé suite au rattrapage des montants à verser pour 2015.

### Charges Exploitation :

#### **Salaires :**

Le poste est stable et globalement tenu, nous dépassons le montant budgété de 3.40%.

Ce léger dépassement est la conséquence d'une part d'une sous-budgétisation de nos employés à l'heure et d'autre part de l'augmentation de 2% (non budgétée à la base) de la grille salariale pour deux pilotes liée à leur ancienneté effective.

#### **Formation :**

Concerne de la formation continue uniquement.

Le poste est pour le moment parfaitement tenu.

#### **Entretien des bateaux :**

Nous constatons que l'écart avec le budget se réduit par rapport à notre situation au 30 juin où nous étions à +64.7% du budget alors que nous sommes à +58.6% à fin septembre.

Nous avons eu pour ce trimestre peu de dépenses Entretien bateaux comparativement aux six premiers mois de l'année.

Les dépenses relatives aux mois de juillet, août et septembre sont pour la MG6 et la MG11.

MG6 : Acompte pour les nouvelles batteries de CHF 55'000.-, plus frais divers CHF ≈ 3'000.-

MG11 : Installation de nouveaux coussins plus divers frais CHF ≈ 10'000.-

Les frais d'entretiens des bateaux solaires sont conformes au budget (entretien contractualisé).

#### **Les frais d'atelier :**

Les frais d'atelier sont stables, l'écart avec le budget est toujours de l'ordre de -36.53 %.

Nos efforts pour limiter nos dépenses et compenser les montants des charges d'exploitation se maintiennent bien sur ce poste.

#### **Entretien véhicules :**

Ces frais correspondent à diverses réparations ainsi qu'à la visite technique de notre camion.

**Entretien débarcadères :**

Nous n'avons rien à signaler pour cette période hormis ce que nous avons expliqué dans le rapport précédent expliquant le dépassement du poste, à savoir, la pause de nouveaux portails aux Pâquis, l'installation de portes aux débarcadères des Eaux-vives et du Molard et le renforcement des portails de De Chateaubriand, conformément aux prescriptions OFT.

**Amortissement des équipements d'exploitation :**

Ce poste est constitué des amortissements des bateaux solaires, du nouveau système de géolocalisation et comptage passagers.

Les dépenses sont totalement conformes au budget.

**Assurances bateaux :**

Le poste est tenu car le budget annuel de primes est connu et payé en début d'année.

**Frais d'exploitation Unireso :**

Le poste est tenu.

**Carburant :**

Les dépenses de ce poste qui se régularise reflètent enfin nos dépenses.

Nous dépassons le budget de 14.20% puisque nous avons eu plus de dépenses durant les mois du 3<sup>ème</sup> trimestre liées principalement aux extensions d'horaire en soirée.

**Services industriels :**

Le poste est toujours tenu par rapport au budget.

**Habillement :**

Rien à signaler par rapport au dernier rapport.

**Frais cantine et frais divers :**

Rien à signaler par rapport au dernier rapport.

**Frais téléphone et radio :**

Rien à signaler par rapport au dernier rapport.

**Charges diverses lac :**

Bien que nous avons dans ce poste la majorité des factures de surveillance au 30 septembre, nous pouvons constater que les dépenses sont réellement maîtrisées puisque le dépassement du budget adapté n'est que de 0.90%.

**Comptage des passagers:**

C'est frais bien que représentant des frais effectifs (qui seront récurrents) liés au système n'ont pas été budgétés à la base.

**Charges d'exploitation :**

Pour résumer, l'écart des charges d'exploitation par rapport au budget est stable par rapport à la situation au 30 juin 2015, à savoir 8.5%.

Ces résultats restent positifs puisque nous limitons au maximum nos dépenses de sorte à limiter les dépassements inévitables.



**Charges de Gestion :****Salaires :**

Nous sommes toujours en dessous du montant budgété ceci grâce à l'économie d'un demi poste administratif.

**Loyers :**

Le poste est totalement tenu.

**Assurances :**

Le poste est tenu.

Ce sont des dépenses annuelles.

**Représentation, frais de déplacement / Frais bureau / Frais de port / Informatique :**

Les dépenses sont parfaitement maîtrisées.

**Imprimerie :**

Le poste est tenu, rien à signaler par rapport aux précédents rapports.

**Cotisations diverses :**

Le poste est totalement tenu.

**Honoraires :**

Les efforts annoncés dans le dernier rapport sont à constater dans la mesure où l'écart par rapport au budget se réduit de plus de la moitié.

Néanmoins, ces dépassements s'expliquent par la nécessité de préparer les rapports trimestriels ainsi que nos rencontres.

Nous sommes à un dépassement de 16.5% contre 48% au 30 juin.

**Charges de gestion :**

Plus globalement, nos dépenses liées à la gestion sont parfaitement maîtrisées puisque nous sommes à -13.10% du montant au budget.

Nous tenons, bien évidemment, à conserver cette ligne de conduite dans la mesure où l'économie réalisée sur le pôle gestion tend à compenser notre dépassement sur le pôle exploitation.

#### **IV) Conclusion**

**Le bilan général est positif.**

**Ce troisième rapport trimestriel offre une bonne vision de notre exploitation et de notre gestion de celle-ci puisque nous arrivons bientôt en fin d'année.**

**Tout d'abord, l'ensemble des objectifs contractualisés dans le Contrat de prestations sont atteints.**

**En effet, toute l'équipe des Mouettes Genevoises a fait son maximum pour offrir les meilleures prestations possibles à nos passagers notamment en doublant certaines lignes lors des périodes d'affluence.**

**Ensuite, notre situation comptable à fin septembre présente un résultat positif de CHF 54'000.- malgré un écart avec le budget de -68%.**

**Cependant, nous prévoyons une augmentation du dépassement du poste Entretien bateaux pour les trois derniers mois de l'année relatif dans un premier temps à la mise en chantier de la MG1.**

**Nous allons donc faire au mieux pour poursuivre nos efforts pour les derniers mois de l'année.**

# SYNTHÈSE SUR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SMGN



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

02.03.2016

## SMGN

### FAITS MARQUANTS POUR 2014

- **Fréquentation sur les mois de juillet, août et septembre est très inférieure à l'année précédente.** Habituellement, la fréquentation d'un mois d'été est le double d'un autre mois mais les mauvaises conditions météorologiques estivales ont entraîné une baisse par rapport à 2013 (jusqu'à -36% en juillet sur les lignes 1 et 2)
- **Au final c'est 1'301'701 passagers transportés en 2014, soit une baisse de 5,2% par rapport à 2013.**



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

02.03.2016 Page 2

## SMGN

### Exécution de l'offre de prestation 2014

- Offre identique à 2013. L'extension des horaires d'avril à octobre a été maintenue
- Objectif "Places / kilomètres"(PK) = 7'504'000 (Kilomètres parcourus X capacité des bateaux)
- Objectif adapté = 7'423'791 PK (994 trajets annulés pour cause météo et évènements)
- Offre réalisée: un PK de 7'259'537, soit 98% de l'objectif (l'objectif est atteint lorsque l'indicateur est supérieur à 95% de la cible).
- Respects des cadences/horaires pour plus de 97% des trajets



## SMGN

### Comptes 2014 : les principaux revenus

- 96% des recettes commerciales de la SMGN viennent d'unireso (962'833 F), des indemnités CTI de l'Etat (106'788 F) et de la garanties de recettes (6'770 F)
- L'Etat a versé une subvention de fonctionnement 2'686'582 F



## SMGN

### Comptes 2014: les charges

- Les charges ont atteint 3'505'518 F, inférieures de 8% au budget mais en hausse de 1,2% par rapport à 2013
- Le personnel administratif n'a pas augmenté, contrairement à ce qui était prévu au budget
- Les honoraires, charges diverses et surveillance sont également inférieurs au budget (-48'413 F, -88'721 F et -56'950 F)
- Par contre, le postes "entretien bateaux" (403'643 F) dépasse le budget de 188'292 F. Les exigences de l'OFT, la difficulté de prévoir l'étendue des travaux sur des unités vieillissantes (37 ans de moyenne d'âge) et le coût sur le long terme de solutions avant-gardistes à l'époque (la technologie des deux bateaux électriques a 10 ans) sont les causes de l'écart budgétaire dans cette nature de charges



## SMGN

### Comptes 2014 : indicateurs financiers

- Le taux de couverture globale, (total des produits hors subvention de l'Etat / total des charges) est de 31,93%. L'objectif inscrit au contrat de prestations 2011-2014, fixé pour 2014 à 29,50%, est atteint.
- Le deuxième indicateur financier mesure le coût de l'offre. Il s'exprime en francs en divisant le total des charges de l'année par l'indicateur Place Kilomètre (PK). Il est de 0,483 F, soit un coût moindre par rapport à l'objectif du contrat de prestations pour 2014 (plafond fixé à 0,508 F).



## SMGN

### Comptes 2014 : résultat annuel et cumulé

- **Bénéfice 2014 : 307'197 F**
  
- **50% du résultat est restituable à l'Etat à l'échéance du contrat et se calcule sur l'ensemble des quatre années de celui-ci. Le solde à rembourser à l'Etat figurant au bilan de la SMGN au 31 décembre 2014 se monte à 450'714 F. Ce montant correspond bien aux 50% de la somme des résultats de quatre derniers exercices. Il a été payé par la SMGN à l'Etat au cours de 2015.**
  
- **Les autres 50 % du résultat annuel sont portés aux fonds propres de la SMGN.**
  
- **Aucun dividende distribué au cours de l'exercice 2014**



## SMGN

### CONCLUSION ET PERSPECTIVES

- **Les charges sont demeurées inférieures au budget pour chacune des quatre années du contrat de prestation 2011-2014**
  
- **L'offre 2015 sera inférieure à 2014 : L'extension des horaires en soirée s'étendra sur cinq mois (mai à septembre) au lieu de sept mois**
  
- **En 2015 a été mis en place des séances trimestrielles avec la direction de la SMGN, qui produit un rapport trimestriel de gestion (monitoring financier)**
  
- **2015 verra une nouvelle baisse de la fréquentation (baisse du tourisme)**
  
- **La direction de la SMGN étudie le remplacement total ou partiel des bateaux en bois, qui ont plus de 50 ans**



SMGN

## PERSPECTIVES FINANCIÈRES

2015 et après**Diminution de la contribution de l'Etat et poursuite du contrôle des coûts**

Année	2014	2015	2016	2017	2018
Contribution de l'Etat :					
- directe	2'686'582	2'425'345	2'470'063	2'451'758	2'406'948
en % de 2014		90.3%	91.9%	91.3%	89.6%
- indemnité CTI	106'788	202'610	206'299	209'682	214'420
en % de 2014		19.0%	19.3%	19.6%	20.1%
<b>Total</b>	<b>2'793'370</b>	<b>2'627'955</b>	<b>2'676'362</b>	<b>2'661'440</b>	<b>2'621'368</b>
en % de 2014		94.1%	95.8%	95.3%	93.8%

