

Date de dépôt : 4 juin 2018

Rapport

de la commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi 11530 accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018

Rapport de M. Olivier Cerutti

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des finances a étudié le projet de loi en question lors de sa séance du 9 mai 2018 sous la présidence de M. Edouard Cuendet. La commission des finances a été assistée par M. Raphaël Audria.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M^{me} Florence Bapst.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

Le présent projet de loi a pour but d'accorder une indemnité de 2 873 100 F comme avenant à l'année 2019 du contrat de prestations de 2015 à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN).

En effet, celui-ci ne concernait que les années 2015 à 2018. Avec l'arrivée du Léman Express, un grand saut d'offre va être fait, une réorganisation du réseau TPG ainsi qu'une augmentation massive des prestations ferroviaires. Il convient donc d'inscrire la politique des Mouettes genevoises dans ce cadre-là, et de repartir sur des bases clarifiées pour l'année 2020 avec un nouveau contrat de prestations.

Audition de MM. David Favre, directeur général/DGT, M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, et Benoît Pavageau, directeur/DETA

Le président présente les auditionnés ; M. Favre David, directeur général des transports, M. Guy Schrenzel et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs. Il les remercie de leur disponibilité.

M. Favre commence sa présentation expliquant que de nouveaux contrats de prestations ont été annoncés pour accompagner la période dès 2019 jusqu'en 2023, car les contrats actuels finissent à la fin de l'année 2018. Il poursuit en expliquant que l'idée est de lier cela au plan d'action des transports collectifs puis à la mise en service du Léman Express de manière anticipée.

En accord avec le Conseil d'Etat, la stratégie a été changée et M. Favre précise que certains éléments doivent encore être affinés dans le cadre du plan d'action des transports collectifs, notamment la finalisation des réflexions sur la tarification multimodale transfrontalière et des recettes correspondantes.

Dans le cadre de l'arrivée du Léman Express fin 2019 un grand saut d'offre va être fait et une réorganisation du réseau TPG ainsi qu'une augmentation massive des prestations ferroviaires.

Il explique que, dans ce contexte-là, il leur a semblé judicieux d'avoir tous les éléments extrêmement figés pour pouvoir repartir sur des nouveaux contrats de prestations.

Il ajoute que la commission des transports a voté l'avenant 2019 pour les TPG et propose de faire la même chose avec la SMGN pour repartir sur un nouveau contrat qui durera 5 ans, de 2020 à 2024 avec les échéances suivantes :

- validation du plan d'action des transports collectifs entre juin et septembre 2018 par le nouveau Conseil d'Etat ;
- négociation avec les opérateurs durant le 2^e semestre 2018 ;
- validation du plan d'action entérinée par le Conseil d'Etat à la fin de l'automne 2018 ;
- validation du contrat de prestation par le Conseil d'Etat à la fin de l'année 2018 ;
- traitement parlementaire à partir de la fin de l'année 2018 jusqu'au 1^{er} semestre 2019.

Il ajoute que le Grand Conseil, par voie de résolution sur 3 mois, peut prendre position sur l'organisation globale.

Il précise que des charges financières et recettes sont liées à cette nouvelle organisation des réseaux, ce qui fera l'objet des nouveaux contrats de prestations.

Il stipule qu'il s'agit de faire coïncider le démarrage des contrats avec la mise en service du Léman Express.

M. Pavageau fait un bilan en termes d'offre, de financement et de recettes sur la période écoulée dans le cadre de la présentation de l'avenant.

La période 2015-2018 a été marquée par l'initiative Avivo qui a nécessité de réaliser des économies sur l'offre des transports collectifs. Par conséquent, il a fallu faire des optimisations non seulement sur les TPG mais également sur les Mouettes genevoises au prorata de leur activité.

Ainsi, des optimisations ont été faites sur l'extension des horaires d'été mis en place en 2012.

Il ajoute que les horaires d'été jusqu'à 21h ont été réduits de juin à septembre dès 2015, au lieu d'avril à octobre.

Il précise que, mis à part cela, il n'y a eu aucune autre modification caractéristique de l'offre. Quant à la qualité de l'offre, elle est jugée en termes de production dans le respect du contrat. Celle-ci a été réalisée en 2016-2017, il ajoute que cela n'a pas pu être réalisé en 2015 en raison d'une panne sur les bateaux électro-solaires qui ont été remplacés par des bateaux moins capacitaires. Il précise que la production se calcule en termes de places-kilomètres réalisés.

Il mentionne quelques difficultés en 2017 sur les lignes M3 et M4 en raison des travaux sur la plage des Eaux-Vives.

Concernant la fréquentation de l'offre, M. Pavageau explique qu'il y a eu un changement du dispositif de comptage à partir de 2016. Il précise qu'initialement le système était automatisé, c'était un système équivalent aux TPG, mais qu'il engendrait des difficultés de comptage un peu trop optimiste. Il explique cela en prenant l'exemple d'un double comptage effectué sur le passager et sur sa valise ou poussette. Il ajoute que, dès la fin des années 2000, le système est revenu au comptage manuel.

M. Pavageau poursuit en expliquant qu'Unireso a imposé un système plus moderne qui ne compte plus les valises et poussettes. Ce nouveau système a été mis en place à partir de février 2016, ce qui a permis de faire un constat sur la réelle fréquentation en 2017. Il en est ressorti que la fréquentation était de 25% inférieure au comptage manuel. Néanmoins, à méthode de comptage comparable, il y a toujours un trend de croissance entre 2015 (-1,3%), 2016 (+6%) et 2017 (+5,5%).

Il ajoute que ces comptages réels sont la clé de la répartition des recettes des trois opérateurs de la communauté Unireso : les TPG, les CFF et les Mouettes. Ceux-ci se répartissent l'ensemble des recettes générées par l'achat d'un ticket Unireso, au prorata de la réelle fréquentation.

Initialement, avec les comptages manuels, la clé était entre 0,5% et 0,6% des recettes. Il y a eu une baisse de presque 30% des recettes une fois que les nouveaux calculs ont été mis en place, ce qui fait que la clé est de 0,33%.

Il précise que la SMGN touche 0,33% des recettes totales d'Unireso, aux alentours de 153 millions de francs par an.

Cette base a été utilisée pour estimer la recette de 2019.

Il poursuit en expliquant que, dans le cas de la SMGN, il existe une clause particulière qui garantit les recettes prévisibles d'Unireso.

Cependant, Unireso a fortement réduit la répartition des recettes, ce qui a fait augmenter de manière importante la garantie de recettes. Il ajoute que, pour l'année 2017, les recettes commerciales ont été divisées par deux, le mécanisme de garantie de recettes a généré 484 167 F de garantie de recettes. Celle-ci étant calculée pour garantir l'équilibre des comptes des Mouettes genevoises.

M. Pavageau poursuit avec le bilan financier, élément majeur de la décision de 2015 dans le cadre des économies demandées par le Conseil d'Etat de 5% de la masse salariale des organismes y compris des subventions entre 2016 et 2018. Dans le cas de la SMGN, cela s'est traduit par une diminution des subventions directes par rapport au contrat de -74 687 F en 2016, -85 782 F en 2017 et -114 434 F en 2018.

Il rappelle que, dans le cadre du contrat, les résultats ne se calculent pas année par année, mais sur l'ensemble du contrat, et correspondent à la somme des + et des - à la fin de l'exercice du contrat de prestations. Si la somme des pertes et des bénéfices cumulés est positive, 50% du cumul revient à l'Etat de Genève.

L'année 2016 a été marquée par de lourdes pertes qui s'expliquent par l'embauche de cinq nouveaux pilotes pour prévoir des départs à la retraite. Il explique que, dans le cadre des procédures OFT, il est nécessaire d'assurer une longue formation à la charge de l'opérateur, ce qui a engendré des frais salariaux plus importants. Il précise que ces pilotes vont pouvoir produire réellement à partir de 2017.

Concernant les indicateurs financiers mis en place dans le cadre des prestations, il passe tout d'abord en revue le premier indicateur, à savoir le taux de couverture globale, les premières années avec une clé de répartition de

l'ordre de 0,6 et une répartition d'environ 30% du taux de couverture prévu au contrat respecté. Il ajoute que, à partir du moment où les recettes ont baissé, le taux de couverture a également baissé et est passé à 22%, soit largement en dessous du taux prévu de 33% avec une marge de tolérance de 5%.

Le deuxième indicateur financier concerne les charges places-kilomètres.

Il ajoute qu'il y a eu une masse salariale supérieure à ce qui était prévu pour 2016, donc un non-respect, et précise un respect de cet indicateur pour 2017.

Il explique que ces deux critères font l'objet de pénalité et il mentionne une pénalité de 10 000 F pour le non-respect du taux de couverture global pour 2017 et pour 2016 une pénalité de 5000 F, car l'indicateur prix par place-kilomètre a été respecté.

Concernant la proposition d'avenant 2019, la SMGN propose un maintien strict de l'offre actuelle, à savoir les quatre lignes existantes et aucune évolution sur la fréquence et l'amplitude des offres. La flotte arrive en fin de vie, le renouvellement de trois bateaux a été reporté d'un an afin que les discussions sur l'amortissement ne s'activent qu'au prochain contrat de prestations. Il mentionne donc une baisse des amortissements ainsi que la prise en compte des vraies recettes rectifiées par Unireso pour le taux de couverture.

Au sujet des recettes, le budget 2018 tablait sur 1 113 406 F de revenus de transports Unireso, 43 000 F de recettes propres SMGN, ce qui fait un total de recettes de 1 156 406 F.

Ils tablent actuellement sur des recettes plus proches de la réalité des chiffres avec un montant de recette de 120 000 F. Des recettes propres très limitées en termes de publicité et de la production d'électricité.

Au niveau des charges, M. Pavageau annonce qu'elles sont en baisse, essentiellement par la fin des amortissements des trois bateaux, donc une diminution de 60% du poste amortissement qui passe de 167 238 F à 68 502 F pour 2019.

Il mentionne l'évolution du poste entretien sur la réalité des coûts constatés lors de l'analyse des résultats des trois dernières années, la réalité a été recalée sur 206 000 F pour 2019.

Sur les conclusions et perspectives, il n'y a pas d'événement majeur prévu pour 2018, un résultat à l'équilibre est attendu. Une contribution totale de l'Etat de Genève de 2,87 millions de francs a été calculée pour obtenir un résultat d'exploitation à l'équilibre.

Pour le contrat de prestations de 2020 à 2024, il y a une demande de développement de l'offre souhaitée et envisagée sous condition. La Ville de Genève a demandé la création d'une nouvelle ligne entre Châteaubriand et les

Eaux-Vives. Cette demande sera intégrée pour autant que la commune prenne en charge le déficit à l'image du projet de navette lacustre entre Anières et Versoix pour lequel Anières prendra en charge le déficit et non le canton de Genève.

Il poursuit en évoquant trois bateaux arrivant en fin de vie qui devront être renouvelés entre 2020 et 2022. Les chiffres ont été estimés avec une hypothèse raisonnable de stabilisation des recettes. De ce fait, en raison de l'amortissement de nouveaux bateaux, une augmentation de la subvention de 300 000 F est estimée.

Un député (UDC) demande ce qu'il en est de la fréquentation estivale entre 21h et 21h10.

M. Pavageau explique que l'offre restera sur les mêmes horaires de juin à septembre, ce qu'il appelle les vrais mois d'été. Il ajoute que, en 2015 en avril, mai et octobre, il n'y avait plus d'horaires nocturnes et que cela n'a pas impacté la fréquentation. Il explique que la fréquentation du soir est essentiellement touristique.

Le même député (UDC) demande si la ligne M1 entre les Eaux-Vives et les Pâquis est celle qui fonctionne le mieux en termes de fréquentation.

M. Pavageau répond par l'affirmative.

Le même député (UDC) demande si cette ligne est rentable.

M. Pavageau répond par la négative et explique que cette ligne est pratique pour un nombre très limité de personnes.

Le député (UDC) constate que le budget a été basé sur les mêmes projections au prorata descendu à 0,33%. Il remarque également que les Mouettes sont passées à l'énergie solaire et il demande si des économies de production ont été constatées.

M. Pavageau explique que cela coûte plus cher et il ajoute que c'est le cas pour toutes les transitions énergétiques. Le matériel, qu'il soit flottant ou roulant, a un coût plus élevé à l'achat, donc l'amortissement doit être plus important. L'objectif de la SMGN est de faire en sorte que l'économie de consommation puisse compenser le surcoût engendré. Il précise que globalement l'électricité n'est pas moins cher.

Le député (UDC) demande combien de temps cela va prendre pour amortir ces installations.

M. Pavageau répond que de mémoire il faut 15 ans par bateau complet. Il précise qu'il ne parle pas des batteries qui, souvent, s'usent plus vite et donc sont renouvelées plus souvent.

Le même député (UDC) demande quand les Mouettes auront besoin d'un nouveau crédit concernant les trois futurs bateaux.

M. Pavageau répond que, dans le cadre du contrat de prestations, les autorisations d'investissement sont en discussion, notamment avec la société ADD et des sociétés à l'image de TOSA.

Il précise que c'est en cours de réflexion.

Il exemplifie en stipulant que la batterie sera chargée la nuit afin de pouvoir effectuer le nombre nécessaire d'aller-retour durant la journée.

Le même député (UDC) ajoute qu'il a une dernière question. Il rappelle la discussion concernant la traversée Anières-Versoix qui sera à la charge de la commune d'Anières et il en profite pour préciser au passage qu'il s'agit d'une motion UDC votée par le Grand Conseil. Il demande si la Ville de Genève envisage éventuellement un développement des lignes.

M. Pavageau répond que, concernant Anières, il s'agit d'une commande d'Anières prise en charge par la commune qui est soumise à un référendum et qui a obtenu le nombre de signatures nécessaires. Il précise que l'idée est une demande de concession confiée à la CGN, ce qui ne concerne donc pas directement les Mouettes. Concernant la Ville de Genève, les Mouettes se sont engagées à faire chiffrer les demandes de développement d'offre de lignes supplémentaires depuis le Port-Noir.

Le président remarque que dans le PL il n'y a pas les noms du conseil de gouvernance. Il demande s'il s'agit toujours de M. Joël Charrière, M. Goeffroy Charrière et M. Alexandre Böhler.

M. Pavageau rappelle qu'il s'agit d'une simple prolongation du contrat de prestations qui ne porte que sur ce qui est modifié, à savoir les délais et montants financiers. Il prend note des remarques du commissaire (PLR) afin d'explicitier ce détail sur le futur contrat.

Le président explique qu'il s'agit d'un problème qui est survenu par le passé, à savoir la gouvernance de structures familiales.

M. Favre précise qu'il s'agit d'un avenant qui modifie une partie du contrat de prestations qui fait toujours foi, l'organigramme a lui aussi été modifié. Il fait part de discussions au sujet de la gouvernance dans le cadre de cette commission des finances. Suite à cela, les Mouettes ont mis en place un suivi trimestriel et font un rapport de gestion trimestriel avec un suivi accru de la part de la direction générale des transports mais aussi au niveau de la politique du département où les magistrats les recevaient quatre fois par année. Il précise que les rapports sont à la disposition de la commission.

Le président rappelle que par le passé l'affaire a fini au Tribunal administratif ce qui a coûté 600 000 F à l'Etat de Genève. Il précise que la

commission des finances a peu apprécié qu'une entité subventionnée poursuive l'Etat devant les tribunaux.

Il procède au vote de l'entrée en matière du PL 12282 modifiant la loi 11530 accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoise de Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018.

Vote en premier débat

L'entrée en matière du PL 12282 est **acceptée** par :

Pour : 14 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC)

Contre : –

Abstentions : 1 (1 PLR)

Vote en deuxième débat

Le président met aux voix les Titres et préambules.

Pas d'opposition, les titres et préambules sont adoptés.

Le président met aux voix l'article 1 « Modifications ».

Pas d'opposition, l'article 1 est adopté.

Le président met aux voix l'article 1A « Avenant au contrat de prestation (nouveau).

Pas d'opposition, l'article 1A est adopté.

Le président met aux voix l'article 2, al. 2 (nouveau, l'al. 2 devenant l'al. 3).

Pas d'opposition, l'art. 2, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3) est adopté.

Le président met aux voix l'article 4 « Durée » (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, l'art. 4 Durée (nouvelle teneur) est adopté.

Le président met aux voix l'article 8, al. 2 (nouvelle teneur).

Pas d'opposition, l'art. 8, al. 2 (nouvelle teneur) est adopté.

Le président met aux voix l'article 2 « entrée en vigueur ».

Pas d'opposition, l'art. 2 « Entrée en vigueur » est adopté.

Vote en troisième débat

Le PL 12282 est **adopté** dans son ensemble par :

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

Contre : –

Abstentions 2 (2 PLR)

Le président motive son abstention en expliquant que les calculs ont été effectués à la louche, que la méthode de calcul a changé en cours de route, qu'il y a beaucoup d'approximation et que la transparence est limitée.

Il précise qu'en termes de gouvernance la SMGN peut progresser pour le prochain contrat de prestations et proposer une gouvernance moins familiale dans une société qui reçoit pas mal d'argent de l'Etat.

Au vu de ces explications, la commission vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à faire un bon accueil à ce projet de loi.

Annexe :

L'avenant n° 1 au contrat de prestations 2015-2018 est consultable sur internet : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL 12282.pdf>

Projet de loi (12282-A)

modifiant la loi 11530 accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018

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

Art. 1 Modifications

La loi 11530 accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018, du 17 avril 2015, est modifiée comme suit :

Intitulé de la loi (nouvelle teneur)

Loi accordant une indemnité de 13 460 225 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2019

Art. 1A Avenant au contrat de prestations (nouveau)

¹ L'avenant n° 1 au contrat de prestations 2015-2018 conclu entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)

² L'Etat verse à la SMGN un montant de 2 873 100 F pour l'exercice 2019, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005.

Art. 4 Durée (nouvelle teneur)

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2019. L'article 8 est réservé.

Art. 8, al. 2 (nouvelle teneur)

² Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 3.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.