

*Date de dépôt : 26 mai 2008*

## Rapport

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 1 896 960 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008**

*Rapport de majorité de M. Eric Bertinat (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Pierre Losio (page 48)*

## RAPPORT DE LA MAJORITÉ

### Rapport de M. Eric Bertinat

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le projet de loi 10169 a été examiné par la Commission des finances lors de la séance du 19 mars 2008. Siégeant sous la présidence de M. Guy Mettan, assisté de M. Fabien Mangilli, secrétaire scientifique, et en présence de M. le conseiller d'Etat Robert Cramer et de M. Christoph Genoud, secrétaire adjoint du Département du territoire, **elle a refusé l'entrée en matière dudit projet de loi**. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Frédérique Cichocki.

On rappellera préalablement que le projet de loi 10169 attribuant une indemnité de 1 896 960 F **pour la seule année 2008** avait déjà fait l'objet d'un préavis unanimement favorable de la Commission des transports. Les membres de cette commission ont été satisfaits des explications fournies par le département. Ainsi que le remarque le rapporteur: « Cela est dû essentiellement au fait qu'il ne porte que sur l'année 2008 ». Le président Guy Mettan a relevé l'éventuelle contradiction existant entre le préavis de la Commission des transports et le vote de la Commission des finances. Mais

les commissaires de la COMFIN ont considéré que les travaux des deux commissions doivent être complémentaires mais pas nécessairement coordonnés quant à leurs résultats.

### **Discussions en commission (19 mars 2008)**

Le chef du département, après avoir rappelé les nombreux rebondissements intervenus dans l'affaire de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN), attire l'attention des commissaires sur le contrat de prestations accompagnant le projet de loi 10169. Il ne porte que sur l'année 2008 en raison de l'imprécision de certains indicateurs. **M. Cramer déclare qu'un nouveau contrat sera passé pour 2009-2010**, lorsque ces indicateurs seront fiables et adéquats. Il rappelle que depuis 2004, la SMGN a fait l'objet d'enquêtes du DT et de l'ICF, qu'une plainte pénale a été déposée puis classée, et qu'une procédure est en cours devant le Tribunal administratif. C'est pourquoi un contrat de prestations pour 2007-2010 n'a pas pu être réalisé. Aujourd'hui la dette de la SMGN à l'Etat de Genève se monte à près de 700 000 F. Cette somme a été calculée par le groupe de travail interdépartemental chargé par le Conseil d'Etat d'identifier tous les montants dus par la SMGN.

Il explique que dans le but de maintenir une relation contractuelle avec la société, le Conseil d'Etat a procédé par trois avenants au contrat de prestations 2005-2006. Pour conclure, M. Cramer sollicite l'avis des députés quant à la question de la rémunération de l'entrepreneur ; il suggère que celle-ci soit régie par le prochain contrat de prestations.

Les commissaires s'interrogent. Pourquoi la somme de 700 000 F que réclame l'Etat à la SMGN n'est-elle pas prise en compte dans l'indemnité 2008 ? Elle porte sur les années 2004, 2005 et 2006 et est, pour de nombreux commissaires, matière à discussion avant d'accorder l'indemnité 2008.

M. Cramer relève que la SMGN ne pourrait pas fonctionner correctement avec une aide financière réduite de 700 000 F. Il rappelle que l'Etat de Genève a engagé une procédure judiciaire contre la SMGN pour que cette somme soit remboursée. Ce qui fait douter un commissaire UDC de la pérennité de la société grevée d'une dette de 700 000 F. Un commissaire MCG note que la subvention a considérablement augmenté depuis 2004. Il s'appuie sur le RD 727 qui publie les subventions pour la période allant de 2001 à 2004 se montant à 2 348 000 F (environ 600 000 F/an mais pour une prestation partielle allant de mars à octobre) puis pour la période allant de 2005 à 2006 (pour une prestation annuelle complète de janvier à décembre) soit 1 818 692 F pour 2005 et 1 870 407 F pour 2006.

Il relève également que la somme de 700 000 F n'est connue que depuis peu. Ce que confirme M. Cramer : le fait n'est connu que depuis 2006, c'est-à-dire au moment où le Conseil d'Etat a enquêté au sein de la SMGN dans le but de passer un contrat de prestations pour 2005-2006. Il rappelle que les contrats de prestations avec cette société ont été sensiblement modifiés dès 2004.

Un commissaire socialiste demande si la créance de 700 000 F ne pourrait pas être réclamée à la société *Swissboat*. Il désire également savoir si les derniers bateaux ont été acquis par la SMGN ou par l'Etat de Genève. Réponse : *Swissboat* est une société individuelle appartenant à la famille Charrière, mais la créance n'est aujourd'hui pas reconnue par le débiteur, d'où la procédure judiciaire en cours. D'autre part, la SMGN a elle-même acheté ses bateaux à l'aide d'emprunts.

Une députée PDC demande si ce contrat de prestations passé avec une société entièrement privée correspond à une sorte de partenariat public-privé. Elle s'enquiert ensuite du nombre d'employés au sein des Mouettes Genevoises, dont le préavis de la Commission des transports souligne les réponses différentes données à cette question : M. Bohler (administrateur de la SMGN) fait état de 12 pilotes, le secrétaire syndical de 14 pilotes ; le département compte 27 collaborateurs, direction comprise, dont les taux d'activité varient et 16 pilotes dont les trois quarts sont à 100% !

Concernant le contrat de prestations, il lui est répondu qu'il ne correspond pas à un partenariat public-privé et pour les effectifs de la SMGN, le syndicat SEV ne prend en considération que les pilotes des Mouettes Genevoises. Cependant, en prenant également en considération les mécaniciens et le personnel administratif, la SMGN est aujourd'hui composée de 27 employés. Enfin, il est confirmé qu'il n'existe pas d'emplois fictifs.

Plusieurs commissaires (L, Ve, S) doutent de la bonne foi du bénéficiaire de la subvention, notamment au regard de la situation juridique et du risque financier encouru par l'Etat de Genève. Pour M. Cramer, l'entrepreneur est plus désorganisé que malhonnête. C'est pourquoi le Conseil d'Etat souhaite amener la SMGN à prendre des engagements écrits et à les respecter. Dans le cadre d'un partenariat contractuel avec l'Etat, la notion de rapport de confiance doit être nuancée. Il explique ensuite que le Conseil d'Etat souhaite, d'ici 2013 ou 2014, ouvrir le marché du transport lacustre à la concurrence. Bien que la SMGN dispose d'une concession jusqu'en 2025, l'Etat de Genève est en contact avec l'OFT dans le but de modifier ce système de concessions.

Un commissaire des Verts s'enquiert de la convention collective régissant les emplois au sein de la SMGN. Il lui est répondu que la convention collective devrait être signée dans le courant de l'année 2008 (voir pp. 5 et 6 du présent rapport), et que celle-ci est un préalable requis pour la conclusion du contrat de prestations pour 2009-2010.

Un commissaire libéral relève que l'amortissement des bateaux représente un montant équivalent aux deux tiers de leur valeur. Presque en guise de conclusion, il ajoute que l'Etat est libre de rompre les négociations en cours avec la SMGN, et que cette solution paraît appropriée.

M. Cramer explique qu'en cas de suppression de la subvention de l'Etat de Genève, la SMGN est libre de redéfinir les prestations offertes, tant du point de vue qualitatif que quantitatif, ce qui peut entraîner des conséquences négatives.

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le projet de loi 10169 :

**L'entrée en matière est refusée par :**

Pour : 5 (2 Ve, 2 PDC, 1 MCG)

Contre : 5 (3 L, 2 UDC)

Abstentions : 3 (2 S, 1 R)

### Remarques générales

Ainsi qu'on le constate, la Commission des finances s'est peu préoccupée de l'indemnisation elle-même, tant les différends de tout ordre ont perturbé le climat de confiance nécessaire à l'établissement d'un contrat. A part le projet de loi lui-même, aucun tableau récapitulatif, aucun chiffre n'a été porté à la connaissance des commissaires. Il faut reconnaître que les rapports entre les différents partenaires au sein de l'Etat et la famille Charrière ont été laborieux et qu'ils ont inquiété les députés, comme l'a montré le rapport de la Commission de contrôle sur les Mouettes Genevoises (RD 727). Nous avons observé que le DT, depuis 2006, s'est beaucoup investi pour régler les principaux problèmes des Mouettes Genevoises. Un rôle qui n'était pas totalement le sien... Le vote de la Commission des finances n'est, finalement, que le reflet d'une relation difficile et peu empreinte de confiance mutuelle. **Confiance ?** Voilà bien le mot qui a posé problème à la commission.

Lorsqu'en 2005, l'Inspection cantonale des finances (ICF) s'autosaisit du dossier (alors que le DT prétend l'avoir mandaté !) et contrôle l'aspect comptable de la Société des Mouettes Genevoises (2004-2005), elle en vient

rapidement à appliquer la norme d'audit suisse « Fraudes et erreurs – responsabilité de l'auditeur » (NAS 240). Selon cette norme, qui s'applique lorsque que l'auditeur **n'a plus confiance** dans l'audit, lorsqu'il constate une anomalie en raison de délits, de délits suspectés ou d'erreurs, il doit communiquer en temps utile avec le service compétent. C'est ce que fait l'ICF en adressant un projet de rapport à l'audit et au Département du territoire en date du 4 septembre 2006, dans lequel « les problèmes pénaux ont été soulevés » (p. 17, RD 727).

Le lendemain, le Département du territoire dépose une dénonciation auprès du procureur général. Le 5 octobre 2006, le procureur général classe la procédure. Notons qu'il n'y a eu aucun recours de la part du Conseil d'Etat malgré la décision très rapide du parquet. Notons encore que l'Exécutif n'a pas jugé bon de demander l'avis de l'ICF sur ce classement.

Le 12 janvier 2007, l'ICF présente un rapport faisant état de dysfonctionnements graves alors que dans le même temps le DT négocie un nouveau contrat de prestations.

Le 20 décembre 2007, les membres de la Commission de contrôle de gestion délégués au Département du territoire qui ont souhaité connaître la suite qui était donnée aux recommandations de l'ICF livrent un rapport (RD 727) dans lequel figurent en page 42 les recommandations suivantes :

- **il faut mettre au concours les prestations subventionnées de la SMGN ;**
- **le département doit tout mettre en œuvre afin de récupérer les 700 000 F dus à l'Etat de Genève par la SGMN ;**

Nous passons sur les déclarations faites par M. Charrière à la presse qui ont suivi la décision de la Commission des finances de refuser l'indemnité 2008, des déclarations pour le moins inamicales à l'endroit de l'Etat (voir *La Tribune de Genève* du 26 mars 2008 et *GHI* du 2 avril 2008).

Tout comme nous passons sur les grandes difficultés (!) que les Mouettes Genevoises ont connues avec leur personnel et la signature tardive d'une convention collective de travail conclue non sans mal avec le Syndicat du personnel des transports (des discussions débutées de manière « houleuse », voire « catastrophique » selon les deux parties, *Le Courrier* du 20 mai 2008).

Dans son rapport RD 727, les membres de la Commission de contrôle de gestion invitent leurs collègues de la Commission des finances ainsi que celle des transports à prendre connaissance de leurs constats afin d'intégrer ceux qui leurs paraissent pertinents. C'est ce qu'ont fait les commissaires de la COMFIN par un vote sans enthousiasme, dispersé mais malgré tout négatif, dont la lecture laisse deviner qu'à l'envie de couper les ponts – et les pontons

– avec la Société des Mouettes Genevoises se mêle le souci compréhensible de conserver à la population un moyen de transport lacustre.

A l'heure où nous voterons ce rapport, la moitié de l'année sera déjà passée. Nous pouvons refuser l'octroi de cette indemnité et réfléchir sur une nouvelle proposition portant sur un contrat de prestations avec un autre exploitant plus sérieux.

Nous pouvons aussi accepter une nouvelle fois de travailler avec la SMGN sachant que « tous les problèmes n'ont pas encore trouvé de solutions, de sorte que les travaux et les procédures engagées avec la SMGN doivent se poursuivre sur plusieurs plans :

- Premièrement, il s'agit de régler le différend financier qui subsiste entre la SMGN et l'Etat de Genève à propos des montants de subventions versés en trop durant les années 2004 à 2006. La procédure de recouvrement de ces montants poursuit donc son cours.
- Deuxièmement, les conditions pour pouvoir disposer d'une planification pluriannuelle, préalable à tout contrat de prestations d'une durée supérieure à un an, doivent encore être définies et remplies. A ce titre, il est indispensable qu'un plan d'action d'entretien et de renouvellement de la flotte puisse être dressé.
- Troisièmement, un système d'indicateurs de performance, accompagné d'un mécanisme de pénalités doit encore être mis au point » (p. 38, RD 727).

## Conclusion

L'indemnité annuelle accordée à la SMGN n'est qu'une péripétie de plus dans ce mauvais feuilleton qui semble sans fin. La dernière en date (janvier 2008) voit l'Etat obligé de porter plainte contre les responsables de la SMGN pour récupérer les 700 000 F de subventions qu'ils ne veulent pas rendre. Que reste-t-il de confiance entre l'Etat et la famille Charrière ? La Commission des finances estime qu'il n'y en a plus assez et vous invite à répondre à cette question en refusant ce projet de loi.

## **Projet de loi (10169)**

### **accordant une indemnité de 1 896 960 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988,  
décrète ce qui suit :

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

<sup>1</sup> Le contrat de prestations 2008 conclu entre l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

<sup>2</sup> Un exemplaire certifié conforme du contrat de prestations est déposé à la Chancellerie d'Etat où il peut être consulté.

#### **Art. 2 Indemnité**

<sup>1</sup> L'Etat verse à la SMGN une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, sur la base des rubriques budgétaires 06.03.50.00 365 0 0124. Le total de l'indemnité pour l'année 2008 versée à la SMGN est de 1 896 960 F.

<sup>2</sup> Conformément à l'article 25, alinéa 2, de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants figurant à l'alinéa 1 ne peuvent être modifiés, sous réserve des articles 12 et 13 du contrat de prestations.

#### **Art. 3 Clause conditionnelle**

En cas de participation au financement par d'autres entités, les montants figurant à l'article 2, alinéa 1, sont réduits d'autant.

#### **Art. 4 Modification du contrat de prestations**

<sup>1</sup> Toute modification du contrat de prestations en cours de validité est subordonnée à la ratification du Grand Conseil.

<sup>2</sup> Les annexes du contrat de prestations peuvent être adaptées d'entente entre les parties, conformément aux articles 12 et 13 du contrat de prestations, sous réserve de l'article 2, alinéa 2, de la présente loi.

**Art. 5      Contrôle interne**

Le bénéficiaire de l'indemnité doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévu par la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 6.      Relation avec le vote du budget**

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

**Art. 7.      Contrôle périodique**

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département compétent.

**Art. 8      Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993, à l'exception de ses articles 36 à 42, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

**Art. 9      Entrée en vigueur**

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



SMGN SA

## Contrat de prestations 2008

entre

- **La République et canton de Genève (l'Etat de Genève)**  
représentée par Monsieur Robert Cramer  
Conseiller d'Etat en charge du département du territoire (le département),

d'une part

et

- **La Société des Mouettes Genevoises Navigations SA (SMGN)**  
**(le bénéficiaire)**  
représentée par  
Monsieur Roland Charrière   
et par  
Me Antoine Böhler 

d'autre part



- 2 -

**Titre I - Préambule***Introduction*

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

*But des contrats*

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

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

*Principe de proportionnalité*

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

- le niveau de financement de l'Etat par rapport aux différentes sources de financement de la Société des Mouettes Genevoises Navigations (SMGN);
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat;
- les relations avec les autres instances publiques.

*Principe de bonne foi*

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



wL

## Titre II - Dispositions générales

### Article 1

#### *Bases légales et conventionnelles*

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

- la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF - D 1 11) et son règlement d'application du 31 mai 2006 (RIAF - D 1 11.01),
- la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques du 19 janvier 1995 (LGAF - D 1 10),
- la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP - H 1 50),
- la Loi fédérale sur les transports publics, du 4 octobre 1985 (LTP - RS 742.40),
- le plan directeur des transports collectifs du 26 avril 2006,
- la concession de zone délivrée par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000,
- le contrat de prestations pour l'année 2008.

### Article 2

#### *Objet du contrat*

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

toute latitude pour décider de se procurer auprès de tiers ou au moyen de ses propres ressources les prestations, fournitures, etc... dont elle a besoin notamment pour la construction et l'entretien de ses bateaux, ses services administratifs et commerciaux, etc...

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

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

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

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestations attendues du bénéficiaire*

1. La SMGN s'engage à assurer auprès des usagers la desserte lacustre des lignes M1, M2, M3 et M4, durant la période du contrat, telles que définies à l'annexe 1. L'article 17 al. 7 demeure réservé.

2. Si l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 5 ne devait pas suffire pour réaliser l'offre définie à l'alinéa 1, la SMGN propose au département une modification de l'offre accompagnée d'un budget, selon la procédure prévue à l'article 17 al. 7 du présent contrat.

#### *Horaire*

3. L'horaire est établi en collaboration avec l'Office cantonal de la mobilité (ci-après l'OCM) au plus tard trois mois avant son changement, afin de permettre la meilleure harmonisation avec les autres lignes de transports publics.

4. L'horaire complet est affiché aux arrêts des parcours desservis.

#### *Sous-traitance*

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

#### *Cas de force majeure*

6. La SMGN peut déroger aux exigences de l'offre de transport lors de cas fortuits et de force majeure ou pour des raisons de sécurité. Elle doit néanmoins prendre toutes mesures utiles afin de rétablir dès que possible et

sans délai une exploitation normale.

7. L'exploitation des lignes M3 et M4, hors rade, sera assurée jusqu'à un vent maximum de force 4 établi (échelle de Beaufort - Force 4 = vents de max. 28 km/h). Lorsque cette valeur maximum est dépassée ou dans tous les cas nécessitant une modification du service, l'exploitant, respectivement le pilote, est seul juge du maintien ou non du service, qui peut être suspendu temporairement avec une information immédiate et adéquate aux usagers, aux lieux d'embarcations. Au port du P+R Genève-Plage, l'information devra aussi être placée, de façon bien visible, à la sortie des ascenseurs du P+R et à l'arrêt TPG de Genève-Plage. Chaque suspension des services fera l'objet d'un rapport à l'OCM.
8. Les interruptions de service causées par les raisons mentionnées à l'alinéa 7 ci-dessus ne réduisent pas les prestations du Département envers la SMGN et entraînent une diminution proportionnelle - en fonction du nombre de jours d'interruption - des indicateurs de performance préalablement définis.

*Titres de transport*

9. La délivrance, les tarifs et le contrôle des titres de transport sont régis par conventions séparées conformément aux règles applicables à toutes les entreprises de transport ayant souscrit à la communauté tarifaire.

*Indicateurs de performance*

10. Afin de mesurer si les prestations définies ci-dessus sont conformes aux attentes du département, des objectifs et des indicateurs de performance ont été préalablement définis et figurent en annexe 2 du présent contrat.

*Amortissements*

11. Les nouveaux bateaux sont amortis par la SMGN sur une durée de 15 ans. Les autres bateaux en service sont amortis sur 7 ans.

*Assurance casco*

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

**Article 5**

*Engagements financiers de l'Etat*

1. L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département du territoire, s'engage à verser à la SMGN une indemnité, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution des prestations prévues par le présent contrat.
2. Le montant engagé en 2008 se monte à CHF 1'896'960.--
3. Ce montant repose sur un budget remis au département du territoire par la SMGN selon les modalités prévues à l'alinéa 9 du présent article, ainsi que sur un schéma d'offre également remis par la

SMGN. Ce budget tient compte de cette offre et des dispositions relatives à la gestion du personnel visées par l'article 7.

4. La contribution financière a été fixée sur la base d'une part aux recettes de la communauté tarifaire de 0,66 %, mais au minimum un montant de CHF 817'000.-. Si le montant des recettes de la communauté tarifaire accordées à la SMGN excède CHF 817'000.-, la contribution du Canton sera réduite d'autant.
5. L'Etat garantit le montant des recettes, net de frais de fonctionnement UNIRESO, mentionnées ci-dessus.
6. L'enveloppe budgétaire est inscrite au budget de l'Etat. Elle est versée par acompte au début de chaque mois. Les versements n'interviennent que lorsque la loi de financement est exécutoire.
7. Sous réserve des alinéas 1 à 4, la SMGN est responsable de ses résultats financiers. Avec le rapport d'activités visé à l'article 12, la SMGN remet au département des comptes annuels révisés tenus conformément à l'article 12. Tout écart dû à une erreur grave lors de l'établissement du budget fera l'objet d'une adaptation de l'aide financière. En cas de déficit, la SMGN supporte les excédents de charges. Le bénéfice comptable annuel établi conformément aux référentiel comptable Swiss GAAP RPC est reporté sur l'exercice suivant et comptabilisé dans un compte de réserve spécifique "Part de subvention non dépensée à restituer à l'échéance du contrat" figurant dans les fonds propres de l'entité. Les éventuelles pertes annuelles sont déduites de cette réserve. A l'échéance du présent contrat, la SMGN conserve 25% de l'éventuel solde positif de la réserve. Le solde est reversé à l'Etat.
8. Si les conditions légales applicables à l'exploitation des lignes M1, M2, M3 et M4 sont modifiées en cours de validité du présent contrat, l'impact financier de ces modifications fait l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties évalueront sur cette base dans quelle mesure la contribution forfaitaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> doit être adaptée.
9. L'enveloppe budgétaire visée à l'alinéa 2 du présent article est déterminée sur la base d'un plan financier pour la période, des comptes de la SMGN pour les années disponibles, de la production de contrat types de travail et de toute pièces utile à l'établissement du plan financier.
10. Les états financiers annuels se fondent sur des imputations comptables précises des frais partagés entre les différentes activités de la SMGN (taux d'activité des collaborateurs, frais divers et de gestion).
11. Le financement de l'examen périodique prévu à l'article 22, alinéa 2 LIAF, est pris en charge dans sa totalité par l'Etat.

**Article 6***Rythme de versement  
de l'aide financière*

1. L'indemnité est versée par acompte au début de chaque mois (cf. art. 5 al. 6)
2. En cas de refus du budget annuel par le Grand Conseil, les échéances de paiement sont respectées en conformité avec la loi autorisant le Conseil d'Etat à pourvoir aux charges du budget de fonctionnement ainsi qu'aux dépenses du budget d'investissement jusqu'à promulgation du budget administratif de l'Etat de Genève (loi dite des "douzièmes provisoires")

**Article 7***Conditions de travail*

1. La SMGN est tenue d'observer les lois, règlements et les conventions collectives applicables en matière notamment de salaire, d'horaire de travail, d'assurances et de prestations sociales.
2. Elle tient à disposition du département son organigramme, le cahier des charges du personnel ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.
3. La SMGN signe auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail un engagement à respecter les conditions de travail et de prestations sociales en usage. Cet Office est autorisé à effectuer des contrôles et à vérifier le respect de ces conditions. Pour le surplus, la SMGN s'engage à respecter les normes fédérales en vigueur dans la branche. Cet alinéa s'applique sous réserve des aspects relatifs aux locaux de la SMGN (vestiaires, bureaux, sanitaires) pour lesquels des discussions sont en cours avec la Ville de Genève (propriétaire des locaux), la SMGN et l'Etat de Genève afin de procéder aux aménagements nécessaires.
4. La SMGN s'engage à prendre part à des négociations en vue de la conclusion d'une convention collective de travail (CCT).
5. Dans le cas où la CCT entre en vigueur avant l'échéance du contrat, et qu'elle nécessite une modification du présent contrat, un avenant est à prévoir.
6. La SMGN s'engage à garantir la liberté syndicale qui consiste, notamment, au droit de se syndiquer librement et de ne pas être discriminé pour son appartenance syndicale.
7. La rémunération des employés de la SMGN est mensualisée sur la base d'une grille de salaires préétablie.
8. Tous les éléments composant le salaire (y compris système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans les contrats de

travail.

9. La formation de base et continue des employés de la SMGN est à la charge de la SMGN et est comptabilisée dans le cadre des heures de travail régulières. Les frais relatifs à l'obtention du permis fédéral de navigation sont à la charge de la SMGN. En cas de départ d'un collaborateur formé par la SMGN dans les trois ans après l'obtention du permis fédéral, un remboursement au prorata (pour un montant s'élevant au maximum à la moitié des frais) peut être exigé au collaborateur.
10. Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.
11. La SMGN s'engage à respecter les accords formalisés dans le procès verbal d'audience devant la chambre des relations collectives de travail du mardi 2 octobre 2007 dans la cause Syndicat du personnel (SEV) et Société des Mouettes Genevoises Navigations SA (SMGN).

#### Article 8

##### Sécurité

1. La SMGN met en œuvre les directives formulées par l'Office fédéral des transports à la suite des audits réalisés courant de l'année 2007. Dans ce cadre, la SMGN met notamment sur pied et applique dans les plus brefs délais une procédure de gestion de la maintenance des bateaux, une procédure d'analyse systématique des risques liés au transports de passagers.
2. Dans la perspective d'un prochain contrat de prestations, la SMGN établit un programme détaillé pluriannuel d'entretien de sa flotte, voire de son renouvellement accompagné d'un plan financier, qu'il soumet au département.

#### Article 9

##### UNIRESO

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

#### Article 10

##### Développement durable

1. La SMGN s'engage à ce que les objectifs qu'elle poursuit et les actions qu'elle entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'Agenda 21, du 23 mars 2001.
2. En particulier, la SMGN s'engage à poursuivre ses efforts et études destinés à évaluer et développer de nouvelles mesures d'exploitation propres à préserver

- l'environnement.
3. Elle pourra ainsi solliciter le soutien de l'Etat.

#### Article 11

##### *Système de contrôle interne*

La SMGN s'engage à mettre en place ou à maintenir un système de contrôle interne adapté à ses missions et à sa structure dans le respect des articles 1 et 2 de la loi sur la surveillance de la gestion administrative et financière et l'évaluation des politiques publiques, du 19 janvier 1995.

#### Article 12

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

La SMGN, en fin d'exercice comptable mais au plus tard 4 mois après la date de clôture du dernier exercice, fournit au département du territoire :

- ses états financiers révisés conformément au référentiel comptable RPC (cf. art. 5 al. 7) ; les états financiers comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que des annexes explicatives;
- un rapport d'exécution du contrat reprenant les objectifs et les indicateurs de performance figurant dans le tableau de bord;
- son rapport d'activité.

#### Article 13

##### *Non thésaurisation*

1. La SMGN s'engage à restituer la part non utilisée de l'indemnité mise à disposition par l'Etat conformément à l'article 17 LIAF et à l'Arrêté du Conseil d'Etat du 30 janvier 2008 relatif à la politique de l'Etat en matière de thésaurisation des subventions, dont les dispositions sont reproduites aux alinéas 2 à 6 du présent article.
2. Au terme de l'exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel établi conformément aux directives d'application du référentiel comptable Swiss GAAP RPC est réparti entre l'Etat de Genève et la SMGN selon la clé figurant à l'alinéa 5 du présent article.
3. Une créance reflétant la part restituable à l'Etat est constituée dans les fonds étrangers de la SMGN. Elle s'intitule "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat". La part conservée par la SMGN est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé "Part de subvention non dépensée" figurant dans ses fonds propres.

4. Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 5 du présent article et sont déduites de la créance et du compte de réserve spécifique.
5. La SMGN conserve 25% de son résultat annuel. Le solde est réparti entre les co-subventionneurs au pro rata de leur financement.
6. A l'échéance du contrat, la SMGN conserve définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat.

#### Article 14

##### *Bénéficiaire direct*

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

#### Article 15

##### *Communication*

1. Toute publication, campagne d'information ou de communication lancée par la SMGN auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur. L'annexe 4 précise les conditions d'utilisation du logo.
2. Le département du territoire aura été informé au préalable des actions envisagées.

### Titre IV - Suivi et évaluation du contrat

#### Article 16

##### *Objectifs, indicateurs, tableau de bord*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs de performance.
2. Ces indicateurs de performance mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des destinataires), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficience (amélioration de la productivité).
3. Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et

- établis en lien avec la pratique de terrain de la SMGN.
4. Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en annexe 2 du présent contrat. Il sera réactualisé dans le cadre d'un éventuel prochain contrat de prestation.
  5. Les lettres de doléances envoyées par des usagers relatives aux lignes M1, M2, M3 et M4 sont transmises à l'OCM accompagnées d'une note de la SMGN indiquant les actions correctives prises pour satisfaire ces passagers et éviter à l'avenir le même type de réclamation. Les autres commentaires reçus des usagers sont inclus dans le rapport annuel d'activité

#### Article 17

- Modifications du contrat*
1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, est réservé le respect de la loi de financement.
  2. En cas d'événements exceptionnels et préteritant la poursuite des activités de la SMGN ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.
  3. Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au département.
- Modification de l'offre*
4. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de la SMGN à l'OCM.
  5. Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN, le département est en droit de réduire ou supprimer sa contribution financière.
  6. Toutes prestations supplémentaires décidées par la SMGN dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière de la SMGN envers l'Etat de Genève.
- Modification de l'offre demandée par le département*
7. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. La contribution financière due par le département à la SMGN est dans cette hypothèse adaptée en conséquence d'entente entre les parties sur la base des principes appliqués pour définir la contribution forfaitaire fixée à l'article 5.

#### Article 18

- Évaluation du contrat*
1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif approprié afin de :
    - veiller à l'application du contrat;
    - évaluer les engagements par le biais du tableau de bord et du rapport d'exécution annuel établi par la SMGN;

- permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat.
2. Au plus tard le 15 mai qui suit l'exercice budgétaire, la SMGN remet à l'OCM son rapport d'activités comprenant les états financiers (bilan, compte de pertes et profits), le rapport de révision y relatif, le procès verbal de l'assemblée générale approuvant les comptes, ainsi que des statistiques d'exploitation détaillées. A des fins de comparaison entre le budget et les comptes de l'année n et entre les comptes de l'année n et n-1, il sera présenté en regard de chaque rubrique des comptes n, le PFP n et les comptes n-1
  3. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF.

## **Titre V - Dispositions finales**

### **Article 19**

#### *Règlement des litiges*

1. Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.
2. En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.
3. A défaut d'un accord, le litige peut être porté devant le tribunal administratif du canton de Genève par la voie de l'action pécuniaire, sous réserve de recours au Tribunal fédéral.

### **Article 20**

#### *Motifs de Résiliation*

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

#### *Modalités de résiliation*

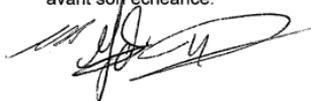
2. Sauf si les circonstances l'exigent, la résiliation s'effectue par écrit, moyennant un préavis de 2 mois pour la fin d'un mois.

3. En cas de non renouvellement, respectivement de résiliation anticipée, du présent contrat à l'initiative de l'Etat pour un autre motifs que ceux énumérés à l'alinéa 1, la SMGN est en droit d'exiger l'achat par l'Etat des bateaux affectés aux lignes de transport M1, M2, M3, M4 à leur valeur comptable, pour autant que ceux-ci ne soient pas encore amortis à cette date.

#### Article 21

*Entrée en vigueur,  
durée du contrat et  
renouvellement*

1. Le contrat entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2008. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2008.
2. Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins six mois avant son échéance.



h.c.

**Annexes au présent contrat :**

- 1 - Offre de transport public
- 2 - Tableau de bord des objectifs et des indicateurs de performance
- 3 - Budget de la SMGN
- 4 - Directive d'utilisation du logo de l'Etat
- 5 - Directive du Conseil d'Etat en matière de restitution d'indemnité et d'aide financière (non thésaurisation)
- 6 - Liste d'adresses des personnes de contact

The image shows three handwritten signatures in black ink, followed by the initials 'AL' to the right. The signatures are stylized and somewhat overlapping.

Pour la République et canton de Genève :

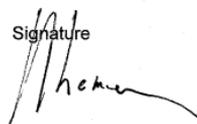
représentée par

**Robert Cramer**

Conseiller d'Etat en charge du département du territoire

Date : 6.5.08

Signature



Pour la Société des Mouettes Genevoises Navigations (SMGN)

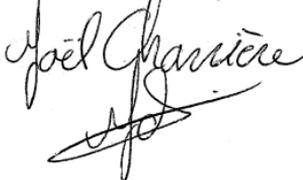
représentée par



Roland Charrière  
Directeur

Date : Signature

06.05.2008



Me Antoine Böhler  
Administrateur

Date : Signature

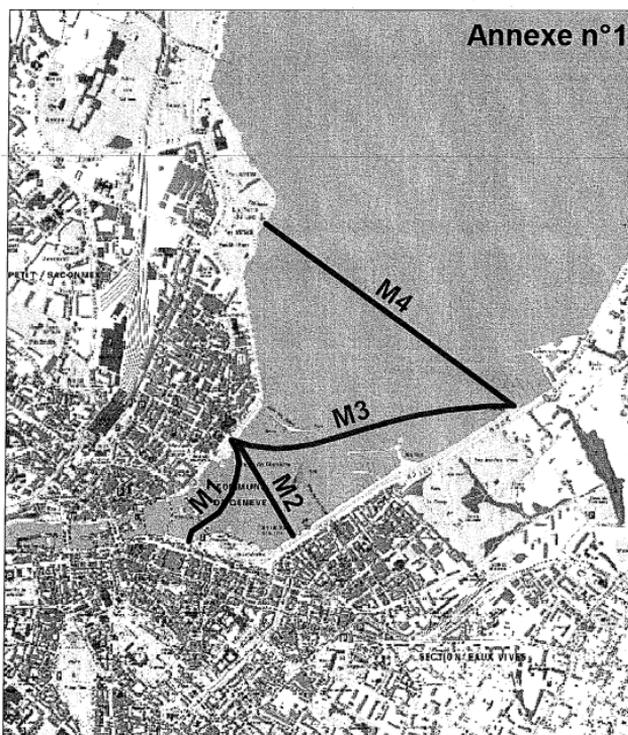
6 mai 2008

## Contrat de prestations SMGN 2008

### Offre de transport public

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

Certaines courses peuvent être supprimées en cas de mauvais temps



*[Handwritten signatures]*

Annexe 2**Contrat de prestations SMGN 2008****Tableaux de bord des objectifs et indicateurs  
pour le suivi des prestations**

Indicateurs	Cibles pour 2008
Offre planifiée	7,17 mio pl*km
Fréquentation	1,2 mio voy*km
Respect des horaires	Contrôles aléatoires
Charges d'exploitation	2,8 mio CHF
Recettes d'exploitation	0,8 mio CHF
Taux de fraude	Non/relevant (contrôle exhaustif des voyageurs)

Handwritten signatures and initials in black ink, including a large signature on the left and several smaller initials on the right.

## Contrat de prestations SMGN 2008

### Budget

#### MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION SA - SMGN

##### BUDGET 2008 UNIRESO

Résultat analytique	CHF	Commentaires
<b>Urges M1 à M4</b>		
Recettes lignes Unireso HT	759'582	Le budget tient compte de produits temporis 317311 TTC
Recettes divers	40'000	Commissions Neptune, carfibréonux, électricité solène
<b>Total recettes M1 à M4</b>	<b>799'582</b>	
<b>CHARGES EXPLOIT</b>		
Salaire et charges exploit	1'253'280	Base sur tableau en annexe 1
Entretien bateau	248'000	Nombre de pilotes limité à 16, dont 4 à 50%, soit 14 personnes
Entretien spécifique de MCG et MCG bateaux électroscistes	41'000	Estimation 2x35'000, 1x80'000, 1x68'000/ bat bois+ 3x10'000/acier/plastique
Amortissements bateaux	119'720	Selon devis d'Autosd'Energies pour entretien de tous les composants électroniques, électricité et batteries samedis et dimanches
Carburant électrique	22'220	Valeur des tableaux amortissements
Entretien débarcadères	16'160	Fait fait 5500 - par bateau unireso
Assurances bateaux	17'169	Entretiens de 1'600 - par débarcadère Unireso (10)
Charges diverses loc	30'300	Selon contrats assurances
Frais exploit Unireso	29'289	Estimation 30'000
Amortissement débarcadère	26'720	Unireso 0.56% de CHF 2'005'049 + frais lignes M1 à M4
<b>Total charges exploitation</b>	<b>1'800'158</b>	Amortissement débarcadères
<b>RÉSULTAT BRUT</b>	<b>-1'004'376</b>	
<b>CHARGES GESTION</b>		
Salaire et charges sociales formation	374'964	Base sur l'annexe I
Loyers	16'000	Augmentation estimée à 1000 - pour le kiosque
Services postaux	30'200	Estimation
Publicité	70'000	Estimation
Représentation	30'300	Estimation
Frais déplacements	70'000	Estimation
Entretien/leasing véhicules	10'100	Estimation
Amortissements véhicules	18'000	voir tableaux amortissement
Assurances	21'210	Selon contrats assurances
Frais bureau	24'240	Estimation
Impimerie	16'665	Estimation
Téléphones et radios	16'665	Estimation
Collations diverses	30'300	Estimation
Informatique	20'000	Mise en place d'un nouveau système
Honoraires comptabilité/révision	92'900	Comptabilité 72000+ révision 20000
Honoraires divers	30'300	Honoraires divers
Honoraires administrateurs	60'000	non administrateurs
habillement	7'375	coût 200 - par employé
Frais atelier	27'068	Estimation
Frais cantine	8'585	Estimation
Frais divers	70'000	Estimation
Amortissements divers	30'333	voir tableaux amortissement
intérêts bancaires	31'000	Selon annexe VI
intérêts frais bancaires	1'010	Estimation
impôts, taxes et divers	14'140	Taxe tourisme 2000 -, CFT 6000 -, ICC s/capital 3200 -, Impôts véh/cbateaux 2400 -, divers
TVA non récupérable	45'919	Représente la quote part des frais non récupérés dus à la contribution de l'Etat qui augmente fortement
<b>TOTAL CHARGES GESTION</b>	<b>951'634</b>	
<b>RÉSULTAT AVANT SUBVENTION</b>	<b>-1'954'011</b>	
<b>Détail contribution canton de Genève</b>		
Contribution Etat Genève	1'694'940	Enveloppe budgétaire n° 365 0124
<b>RÉSULTAT APRES SUBVENTION</b>	<b>-259'071</b>	

**Utilisation du logo de l'Etat de Genève par  
les entités subventionnées par le département du territoire**

**Principes généraux**

- Les départements n'ont pas de logo propre. Ils utilisent tous le logo de l'Etat.



- L'écusson et le texte sont indivisibles.

**Utilisation du logo par des entités subventionnées par le [département]**

Les supports de communication (affiches, affichettes, flyers, rapports d'activité et autres brochures) des entités subventionnées doivent nécessairement faire référence au soutien qui leur est apporté. Cette référence peut se faire de 2 manières:

1. logo de l'Etat avec la mention "Avec le soutien de :"
2. texte seul: "Avec le soutien de la République et canton de Genève"

De préférence, on optera pour la solution 1 (logo).

**Emplacement du logo ou du texte:**

- pour les affiches, affichettes, flyers : en bas à droite

- pour les brochures, rapports et autres: 4<sup>e</sup> de couverture, en bas à droite. Pour des raisons graphiques, il est possible de faire l'insertion en 2<sup>e</sup> de couverture, en bas à droite.

La cellule communication du secrétariat général du département fournit les fichiers électronique du logo et valide les bons à tirer des documents sur lesquels le logo de l'Etat est inséré.

Pour toute question ou renseignement complémentaire, s'adresser à la cellule communication du secrétariat général : Armelle Combre (+41 (22) 327 47 07) ou Caroline Dallève (+41 (22) 327 48 97).

## Annexe 5

## Directive du Conseil d'Etat en matière de restitution d'indemnité et d'aide financière



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Conseil d'Etat

## DIRECTIVE TRANSVERSALE

restitution d'indemnité et d'aide financière (thésaurisation)	
<b>Nom de l'entité : AFE</b>	<b>Fonction : Finances/indemnité et aide financière</b>
Entrée en vigueur: 1.02.07	Version et date: 31 janvier 2007
Date d'approbation du CE et numéro Aigle: 21 février 2007 No 2274-2007	
Responsable de la directive: Marianne Frischknecht	

## 1. Objectif(s)

1. Etablir des règles communes, en matière de thésaurisation de subvention, dans le but de coordonner les pratiques de l'Etat
2. Veiller à ce que les normes légales, en particulier les articles 1 et 35 de la loi sur la gestion administrative et financière du 7 octobre 1993 (D 1 05); l'article 17 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005 (D 1 11) et l'article 17, alinéa 3 de son règlement d'application (D 1 11.01) concernant l'interdiction de thésaurisation, soient respectées uniformément;
3. Appliquer les recommandations de l'inspection cantonale des finances relatives à la thésaurisation des subventions (rapport No 06-16);
4. Tenir compte des sources variées de financement des entités bénéficiaires

## 2. Champ d'application

Toutes les directions et tous les services des départements et de la Chancellerie

## 3. Personnes de référence

Directeur général de l'AFE

## 4. Documents de référence

- La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (LGAF)
- La loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF)
- Le règlement d'application de la loi sur les indemnités et les aides financières (RLIAF)

## II. Directive détaillée

Champs d'application

La présente directive est applicable à toutes les entités qui sont au bénéfice d'une indemnité ou d'une aide financière, quels que soient leur taille et leur statut juridique.

Le département de tutelle s'assure que les règles relatives à la thésaurisation sont appliquées dans les entités subventionnées par l'Etat mais également dans celles subventionnées par l'Etat et par une ou plusieurs communes.

Contrat de prestations entre le Département du territoire et la SMGN S.A.

Lorsque l'entité subventionnée a adopté un nouveau référentiel comptable (par exemple, passage des normes du CO aux RPC) ou que ses modalités de subventionnement ont été modifiées (en raison, par exemple, de la RPT), la présente directive ne s'applique pas au premier exercice. La question d'une éventuelle part des fonds propres à restituer à l'Etat est traitée de cas en cas.

### Principes

1. La part non utilisée des moyens mis à disposition par l'Etat sous forme d'indemnité ou d'aide financière n'appartient pas à l'entité bénéficiaire. Elle est restituable conformément aux principes énoncés ci-dessous.
2. Les dons reçus dans le but de financer un fonds affecté n'entrent pas dans le compte de résultat de l'entité bénéficiaire pour autant que ce fonds fasse l'objet d'un règlement que le département de tutelle peut consulter.
3. Le contrat de prestation, la décision ou des dispositions du droit cantonal peuvent exempter l'entité bénéficiaire de cette obligation dans les cas suivants:
  - l'engagement de l'entité bénéficiaire à rechercher de nouvelles sources de financement non étatiques ou l'existence d'accords de co-financement, notamment avec la Confédération;
  - une répartition du bénéfice entre l'Etat et l'entité visant à améliorer sa performance financière;
  - l'octroi d'une aide financière inférieure à 10'000 francs.

Ces dérogations doivent être dûment motivées dans la requête et dans le contrat de prestation ou la décision.

### Volant de trésorerie

4. L'entité peut disposer d'un « volant de trésorerie » correspondant à deux douzièmes des charges de personnel au 31 décembre de chaque exercice. En contrepartie, figure dans les fonds propres une réserve intitulée "réserve mobilisable". Lorsque ce « volant de trésorerie » est atteint, le solde est restituable à l'Etat.  
Les entités au bénéfice d'une des exceptions mentionnées au point 3 ainsi que celles participant à la caisse centralisée ne sont pas concernées.

### Restitution et intérêt

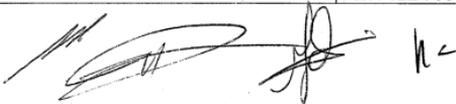
5. Le solde est restituable à l'Etat de Genève dès le 31 mars de l'année qui suit la fin de l'exercice comptable de l'entité bénéficiaire. Il est calculé sur ce solde restituable un intérêt au coût moyen de la dette de l'Etat.
6. Les restitutions concernant les indemnités ou les aides financières octroyées lors du même exercice sont comptabilisées dans les comptes de l'entité bénéficiaire en déduction des revenus d'indemnité ou d'aide financière, par des écritures d'extourne. Si l'entité conserve le montant prévu au point 4 de la présente directive, elle l'enregistre dans un compte passif "Dettes envers l'Etat - indemnités / aides financières à restituer".

Les restitutions qui concernent des indemnités ou des aides financières octroyées, dans des exercices comptables antérieurs, et non encore enregistrées dans un compte passif, sont comptabilisées en charges.

**Annexe 6**

## Liste d'adresses des personnes de contact

<b>Présidence et secrétariat général du département du territoire</b>	Robert Cramer, Conseiller d'Etat Adresse postale : Rue de l'Hôtel de Ville 2 1211 Genève 3 Tél : 022 327 29 50 Fax : 022 327 06 85
<b>Office cantonal de la mobilité</b>	Yves Delacrétaiz, Directeur Adresse postale : Rue du Stand 20 1204 Genève Tél : 022 327 47 70 Fax : 022 327 51 33
<b>Service financier du département du territoire</b>	Vincent Mottet, Directeur Adresse postale : Place de la Taconnerie 7 1204 Genève Tél : 022 327 29 08 Fax :
<b>Inspection cantonale des finances</b>	Rue des Falaises 4 Case postale 3937 1211 Genève 3 Tél : 022 327 55 89 Fax : 022327 52 75
<b>La Société des Mouettes Genevoises Navigations SA (SMGN)</b>	Roland Charrière, Directeur Me Antoine Böhler, Administrateur Adresse postale : Quai du Mont-Blanc 8 1201 Genève Tél : 022 732 29 44 Fax : 022 738 79 88



**Secrétariat du Grand Conseil****PL 10169  
Préavis**

*Date de dépôt : 11 mars 2008*

**Préavis**

**de la Commission des transports à l'attention de la Commission des finances sur le projet de loi du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 1 896 960 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour l'année 2008**

**Rapport de Mme Françoise Schenk-Gottret**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le projet de loi mentionné ci-dessus a été étudié en commission des transports, dans ses séances des 22 et 29 janvier 2008 ; sous la présidence de M. Jean-Marc Odier, en présence de M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du département du territoire, de M. Chris Monney, juriste à l'OCM et de M. Fabrice Etienne, ingénieur OCM. Les procès-verbaux ont été tenus par Mme Caroline Martinuzzi que nous remercions vivement.

**Audition de MM. Charrière, Mongenet et Bohler**

M. Bohler affirme ne pas avoir grand-chose à dire sur ce projet de loi. Il déclare simplement regretter de procéder à l'envers. En effet il est demandé aux Mouettes genevoises de préparer un budget qui s'avère ne servir à rien puisqu'il y a obligation ensuite de s'aligner sur le prix fixé. En ce qui concerne 2007 et 2008, il y a eu la même répétition du processus inversé. Les Mouettes sont donc obligées de s'aligner sur le budget voté, ce qui n'est pas satisfaisant, car les employés et les fournisseurs doivent être payés. Il s'agit du seul élément regrettable. Il se réjouit cependant d'avoir pu maintenir l'offre de transport.

Il a fallu les questions de plusieurs commissaires pour obtenir les déclarations suivantes complémentaires :

- A une commissaire qui souhaitait savoir si le budget 2007 avait été déficitaire, M. Bohler a répondu que le budget, quel qu'il soit, ne détermine pas la remise de l'Etat. Les prestations doivent être fournies. Le budget représente un moyen de déterminer le prix.
- L'an dernier, des recettes supplémentaires ont pu être perçues grâce au sponsoring. Cependant « cela a créé des vagues » et ce n'était pas convenable politiquement parlant. Cette collaboration n'a donc pas été renouvelée. D'autres partenaires sont susceptibles d'aider les Mouettes, tel que le GHI.
- Un prix est reçu en échange de prestations fournies à l'Etat. Le budget tel qu'il est fixé affiche un chiffre négatif de moins de 59'000 F. Les salaires y jouent un rôle mais il y a d'autres facteurs. M. Bohler espère pouvoir trouver ces 59'000 F. Pour l'instant il n'a pas de solution.
- M. Bohler reconnaît qu'il est logique qu'un budget soit voté ; il estime en revanche qu'il n'est pas normal que ce montant ne puisse être négocié.
- En ce qui concerne la part des prestations versées à l'Etat, M. Bohler répond ne pas être en mesure de fournir des chiffres exacts. Cela touche la clé de répartition au sein d'Unireso. Aux dernières nouvelles, la part de 0,66 % est légèrement inférieure à ce qu'elle devrait être. C'est l'effet de la LIAF.
- A un commissaire qui demande quelle a été l'évolution du nombre de passagers ces dernières années et si la société fournit d'autres services permettant de trouver les 59'000 F qui manquent, M. Bohler répond ne pas avoir les chiffres en tête. Cependant il peut transmettre les statistiques à la commission (ce qu'il fera ; cf. annexe 2). La moyenne est de 1'200'000 passagers. Les chiffres relatifs aux passagers sont toujours signés par le pilote. Depuis que cette manière de procéder a été instaurée, le nombre de passagers est en hausse. Chaque passage est compté à l'entrée. Par souci de transparence, l'Etat a souhaité séparer l'offre touristique de l'offre Unireso. Ainsi depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, tout est séparé sans croisement possible, ce qui élimine toute possibilité de trouver cette somme de 59'000 F. Tout ce qui touche Unireso appartient aux Mouettes et tout ce qui est touristique appartient à Swissboat. La société ne compte pas d'autres activités à part la gestion de la Neptune, mais il s'agit d'un service rendu à la fondation Neptune et cette activité reste très marginale.

- Existe-t-il des rentrées publicitaires ? M. Bohler explique avoir dû renoncer aux mini-panneaux en raison de mesures de sécurité. En effet il a fallu installer les gilets de sauvetage à la place des panneaux.
- Les Mouettes ne possèdent pas de billetterie séparée.
- Il y a 6 bateaux, dont deux photovoltaïques, nommés Solaris et Elios. Le plus vieux date de 1956. Il est en bois et sera partiellement restauré. Un autre a sa quille en mauvais état. Les bateaux neufs seront photovoltaïques. Il faut distinguer les bateaux qui passent sur la rade et ceux qui passent sous les ponts. Il est possible d'accéder au bateau Solaris en chaise roulante. Les photovoltaïques sont construits par la même société qui construit les bateaux d'Alinghi. Les coques sont homologuées Veritas. Et ces bateaux sont aussi faits pour naviguer en mer.
- Il y a 12 pilotes, dont deux femmes. L'une d'entre elles pilote quotidiennement, l'autre est en formation. La formation s'effectue uniquement en interne.
- Quelles sont les lignes devant être fermées en cas de bise modérée ou forte ? S'agit-il d'un manque à gagner ? C'est le pilote qui juge selon le temps qu'il fait. Si des lignes doivent être fermées, ce sont en premier lieu les lignes 3 et 4. La ligne 2 l'est rarement. Quant à la ligne 1, c'est la mieux protégée, mais elle rencontre des problèmes de hauteur d'eau.
- M. Bohler ajoute qu'il est ridicule de vouloir construire un débarcadère non homologué vers le pont de la Machine alors qu'il n'est toujours pas possible de naviguer sous le pont des Bergues.
- Quelle est la moyenne d'âge de la flotte ? M. Bohler répond que les bateaux sont vétustes, surtout parce qu'ils sont en bois. L'idée est de les remplacer, mais le prix d'un bateau est de 1 million. Le remplacement d'une quille se justifie pour des bateaux de collection comme le Neptune ; les coûts sont beaucoup trop élevés pour le faire sur les Mouettes. Un bateau solaire coûte plus cher à l'achat qu'un bateau diesel, mais il est plus rentable à l'usage. Il y a cependant une réelle volonté de développer les bateaux solaires. Il est regrettable qu'il n'y ait pas suffisamment de publicité. Grâce aux deux centrales électrosolaires, il est possible de vendre de l'électricité au SIG, mais ce n'est de loin pas l'essentiel des activités des Mouettes.
- La vitesse d'un bateau solaire est la même que celle d'un bateau diesel. Les bateaux solaires font moins de vagues. Au niveau de la performance nautique, ce sont d'excellents bateaux. Ils naviguent entre 13 et 15 km/h, ce qui est plus rapide que la vitesse réglementaire.

- M. Bohler est au courant de la pétition 1650 « Pour un renforcement de l'offre des Mouettes genevoises ». Les Mouettes ont été approchées par le groupe Richemond pour une ligne en direction de Bellevue. Il n'est pas possible de réaliser une telle ligne en dehors d'Unireso. De nombreux passagers sont intéressés par une telle desserte car la région de Bellevue est en plein développement. En revanche un P+R aux alentours serait nécessaire.
- Qui est responsable des débarcadères et qu'en est-il de la restauration des locaux ? Les débarcadères sont propriétés de l'Etat. En ce qui concerne les locaux, ils sont propriétés de la Ville et il n'est pas question que les Mouettes les gèrent. Un projet d'extension des vestiaires est prévu sous la Rotonde où pourraient être intégrés les bureaux. Pour l'instant il ne semble pas y avoir le budget nécessaire.

### **Audition de M. Olivier Barraud, secrétaire syndical SEV**

M. Barraud indique que ses propos s'articulent principalement autour de l'article 8 du contrat de prestations pour l'année 2008.

Le SEV a été contacté il y a trois ans par les employés des Mouettes au sujet de la loi sur la durée de travail. A l'époque le SEV a découvert l'ampleur des dégâts : la pression était telle que certaines personnes ont hésité à faire part de leurs remarques. Certains employés ont même été victimes d'une suppression de la prime de fin d'année, ce qui est totalement injuste. Ainsi une procédure de fond a débuté.

Il a été constaté que les employés quittaient très rapidement leur place de travail.

M. Barraud indique être parvenu à un accord au terme duquel les employés sont rémunérés mensuellement. Une échelle salariale a été instaurée.

L'article 8 alinéa 1 du contrat de prestations reste problématique : la SMGN signe auprès de l'office cantonal de l'inspection et des relations du travail un engagement à respecter les conditions de travail et de prestations sociales en usage. L'OCIRT a pris comme base le transport de marchandises. Or le transport de marchandises ne correspond pas au transport de personnes.

A l'alinéa 2, la SMGN s'engage à prendre part à des négociations en vue de la conclusion d'une CCT. Selon M. Barraud, il en existe plusieurs. Il est important d'avoir déjà un socle de conventions communes.

A l'alinéa 7, il est question de la formation qui est la charge de la SMGN. Un remboursement au prorata, pour un montant s'élevant au maximum de la

moitié des frais, peut être exigé du collaborateur. M. Barraud s'inquiète de ce prorata. En effet, il n'y a jamais eu de justificatif et le montant de 5'000 F semble élevé.

Le salaire a été fixé à 4'500 F par pilote sur une base de 41h par semaine. Ce montant semble correct, même s'il ne correspond pas vraiment aux salaires en vigueur dans la branche, au regard des autres compagnies de navigation. Cependant il était primordial d'introduire le salaire mensuel. Des négociations seront prochainement demandées sur l'augmentation du coût de la vie. Il y a encore d'autres éléments dont les pilotes ne peuvent pas bénéficier, tels que le 13<sup>ème</sup> salaire ou l'indemnité pour le travail du dimanche.

Les employés s'inquiètent de l'état général des bateaux.

A une commissaire qui s'inquiète de savoir si le SEV interviendra au sein du contrat de prestations 2009, M. Barraud répond que M. Genoud et lui-même se partagent les rôles. Le SEV a un rôle à tenir avec le patron et le département a un rôle à tenir avec le contrat de prestations. Les partenaires sociaux doivent négocier entre eux. M. Barraud restera en contact avec la « personne-clé ».

### **Présentation par le département**

M. Etienne fait une présentation (cf. annexe 1, contrat de prestations 2008).

Il explique qu'avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la SMGN assurait les lignes Unireso ainsi que certaines lignes de tourisme. *Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la SMGN se consacre exclusivement aux lignes Unireso* et Swissboat se charge des lignes de tourisme. Les lignes Unireso sont au nombre de 4 (M1, M2, M3 et M4). Les fréquences sont de 10 minutes pour les lignes M1 et M2, et de 30 minutes pour les lignes M3 et M4. La SMGN est une société privée subventionnée par l'Etat depuis 1973. Elle bénéficie d'une concession fédérale valable jusqu'en 2025 pour le petit lac et le Rhône. Les statistiques de l'annexe 1 montrent l'évolution de l'offre, de la fréquentation et de la subvention cantonale, en mettant en évidence le saut très important entre 2003 et 2004.

*Un audit sur l'exploitation* a été effectué en juin 2007, révélant des lacunes dans l'entretien des bateaux, une forte fluctuation du personnel et des plaintes sur les conditions de travail. Un renouvellement de 3 à 5 bateaux semble nécessaire à la suite de l'accroissement de la fréquentation.

*Le comparatif des coûts d'exploitation* montre que ceux-ci s'élèvent à 35.-/km pour la CGN, 16.-/km pour les TPG et 12.-/km pour la SMGN. A une commissaire qui souhaite connaître la raison de la différence des coûts d'exploitation entre la CGN et la SMGN, M. Etienne explique qu'il y a plusieurs facteurs à prendre en compte. La flotte de la CGN est encore plus ancienne que la flotte des Mouettes. Il y a donc beaucoup de rénovations coûteuses. Certains bateaux consomment davantage. De plus le niveau de rémunération des collaborateurs n'est pas le même.

*Dans le cadre de l'offre 2008-2010*, il est prévu d'acheter deux bateaux solaires supplémentaires pour remplacer deux bateaux thermiques. La desserte de la Perle du Lac sera déplacée vers Châteaubriand. Les fréquences restent inchangées.

Il n'y a pas d'autorisation de construire pour le débarcadère du pont de la Machine. Quant à une éventuelle desserte à Bellevue et une liaison entre Genève-Plage et le centre ville, elles ne semblent pas bénéfiques puisqu'elles provoquent une lourde concurrence que cela soit avec l'offre CFF ou l'offre TPG.

*Le département procède au suivi de la SMGN* et le contrat de prestations 2009-2010 est en élaboration.

Malgré les nombreux dysfonctionnements mis en évidence, le canton ne peut pas retirer une *concession*, sauf si l'OFT constate que les Mouettes ne sont plus en mesure d'effectuer le service pour lequel elles ont reçu cette concession. Le choix d'un autre prestataire est possible, mais, dans ce cas, l'opérateur doit nécessairement disposer d'une concession alors qu'il en existe déjà une. De ce fait, une procédure juridique se mettrait en route, qui risquerait d'être longue. La SMGN pourrait aussi être reprise par un autre opérateur ; mais encore faudrait-il que le propriétaire de l'entreprise accepte de procéder à la vente. Ceci n'est pas dans les mains du canton. Il y a eu des discussions qui n'ont pas abouti. C'est pour cette raison que le contrat de prestations a été renouvelé pour un an.

En ce qui concerne la *sécurité*, des collaborateurs de la SMGN ont fait part de leurs inquiétudes. Sur cette base, le département a écrit à l'office fédéral des transports. Celui-ci a envoyé deux fois sur place des fonctionnaires, dont une fois sans s'annoncer. Une liste de tous les points a été dressée. La question semble réglée (l'OCM n'est pas compétent en la matière). Cela ne signifie pas que le département se contente de dire que tout va bien.

En ce qui concerne le *budget* de la SMGN, le département a tenu à apporter les précisions suivantes : de nombreuses difficultés ont été

rencontrées pendant des mois. Le département a reçu huit à neuf versions différentes du budget et aucune n'était satisfaisante. De ce fait, le département a réalisé un travail de révision du plan comptable au détriment d'une discussion sur le fond. Ce travail a duré jusqu'en juillet 2007. Les Mouettes contestaient le processus. En octobre, un budget a été établi ; il a été estimé sur la base des années précédentes. Il a fallu mettre de l'ordre dans la comptabilité des Mouettes et les montants dus ont été identifiés. M. Genoud précise que les recettes Unireso seront meilleures que celles initialement prévues et les recettes des Mouettes seront supérieures. Grâce aux subventions, les Mouettes peuvent fonctionner.

### **Brève discussion**

C'est avec le plus grand intérêt que les commissaires ont pris connaissance du RD 727, rapport de la commission de contrôle de gestion sur les Mouettes genevoises.

Les explications fournies par le département les ont amenés à voir de façon relativement positive le projet de loi en discussion ; ceci est dû essentiellement au fait qu'il ne porte que sur l'année 2008.

Une commissaire souhaite que, dans le contrat de prestations portant sur les années 2009 et 2010, le Conseil d'Etat soit particulièrement attentif aux conditions de travail des employés de la SMGN ; ceux-ci doivent pouvoir se référer à un texte plus précis.

Enfin la personne faisant le rapport ne peut s'empêcher de s'interroger sur le nombre de personnes travaillant à la SMGN : M. Bohler fait état de 12 pilotes, le secrétaire syndical de 14 pilotes ; le département compte 27 collaborateurs, direction comprise, dont les taux d'activité varient et 16 pilotes dont les  $\frac{3}{4}$  sont à 100% !

### **Conclusion**

Etant donné que le contrat de prestations ne porte que sur l'année 2008, les membres de la commission des transports ont décidé de donner un préavis favorable au projet de loi 10169 à la commission des finances, ceci à l'unanimité : 3 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG.

*Annexes : Contrat de prestations 2008, DT, OCM  
Statistiques fournies par la SMGN*

# Société des Mouettes genevoises navigation — Contrat de prestations 2008

Commission des transports du Grand Conseil  
du  
29 janvier 2008



# Société des Mouettes genevoises navigation

## Swissboat

**Avant 01.01.2007**

<b>SMGN</b>	
Unireso (4 bateaux + 3 réserve)	Tourisme (3 bateaux)

**Après 01.01.2007**

<b>SMGN</b>	
Unireso (4 bateaux + 2 réserve)	

<b>Swissboat</b>	
Tourisme (2 bateaux)	

<b>Swissboat</b>	
Tourisme (6 bateaux)	

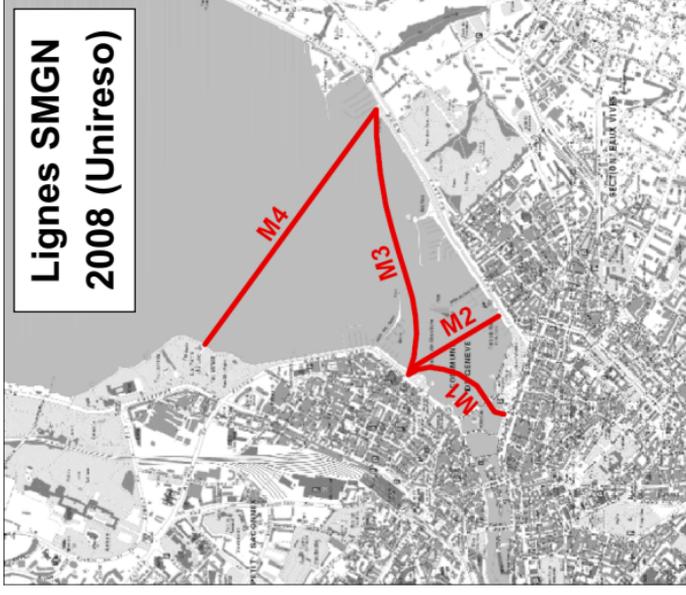
**Unireso: lignes M1, M2, M3, M4**

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



# 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<sup>er</sup> juillet 2007 (avec effet au 01.01.2007):
  - SMGN = opérateur de transports publics (4 lignes Unireso)
  - Swissboat = services touristiques



# 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	2	5	5	+ 3	+ 150 %	0	0 %

## 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
Subvention d'exploitation (CHF)	559'000	605'000	1'886'000	1'818'692	1'870'407	1'736'000	1'896'960

dont indemnité Unireso

# Réponses aux questions posées par la CT

1. Sécurité: audit OFT en juin 2007 sur l'exploitation de la SMGN:
  1. lacunes dans l'entretien des bateaux
  2. analyse systématique des risques d'exploitation manquante suite à la fréquentation
  3. forte fluctuation du personnel et plaintes sur les conditions de travail
  4. renouvellement de 3 à 5 bateaux nécessaire suite à l'accroissement de la fréquentation

=> Réponses apportées à l'OFT
2. Comparatif coûts d'exploitation:
  1. Coûts moyen CGN = 35.-/km (coûts pour un bateau 70 pl. = 23.-/km)
  2. Coûts moyen TPG = 16.-/km
  3. Coûts moyen SMGN = 12.-/km
3. Distinction entre les activités touristiques et Unireso (au 01.07.07, avec effet au 01.01.2007):
  1. Séparation complète des 2 activités en 2 entreprises (SMGN et Swissboat)
  2. Vente de 4 bateaux SMGN à Swissboat (16'000.-), 6 bateaux pour Unireso

# Offre de transports publics 2008-2010

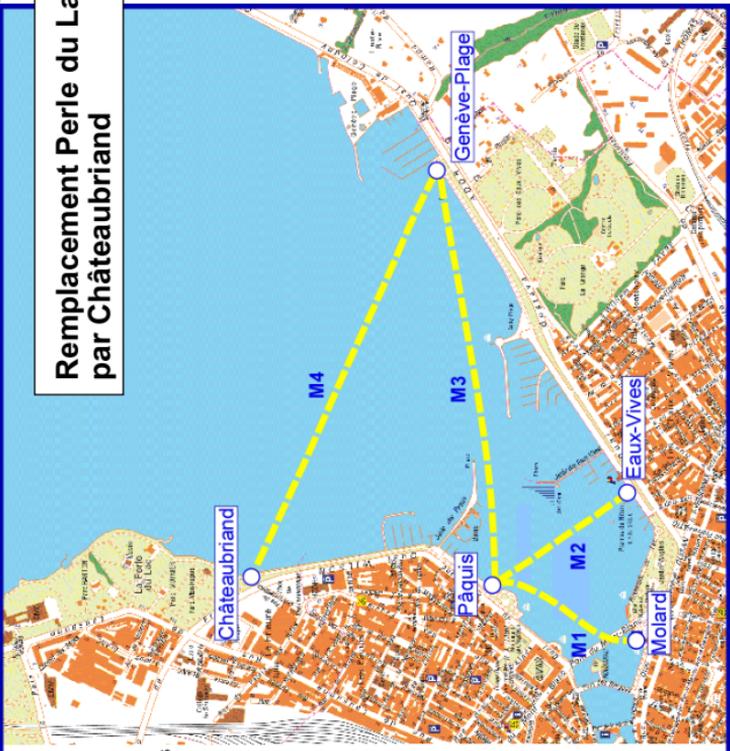
## MOUETTES GENEVOISES

### RÉSEAU 2010

Lignes	Fréquences
M1 : Molard - Pâquis	10'
M2 : Pâquis - Eaux-Vives	10'
M3 : Genève-Plage - Pâquis	30'
M4 : Châteaubriand - Ge-Plage	30'

- 4 bateaux solaires 60 places
- 2 bateaux thermiques 30 places

**Remplacement Perle du Lac  
par Châteaubriand**



## Extension du réseau SMGN

1. Déplacement du débarcadère de la Perle-du-lac à Chateaubriand: pas avant la réalisation du débarcadère;
2. Pont de la Machine: pas d'autorisation de construire (OFT) du débarcadère contre le pont de la Machine, affinement du pont des Bergues et l'enlèvement d'une conduite SIG dans le lit du Rhône;
3. Desserte de Bellevue: concurrence inadmissible avec l'offre CFF;
4. Liaison Genève-Plage – centre-ville: concurrence inadmissible avec offre TPG.

# Suivi de la SMGN par le département

1. Demande à l'ICF d'un audit courant 2005, en vue des contrats ultérieurs (comptabilisation);
2. Echanges écrits avec l'OFT sur la sécurité de l'exploitation;
3. Auditions du syndicat et de pilotes SMGN sur les conditions de travail;
4. Prise en compte d'améliorations de conditions de travail dans l'avenant n°3 au CP 2005-2006, de juin 2007;
5. Calcul des montants dus à l'Etat pour les exercices 2004, 2005 et 2006 (env. 700'000.-) en juin 2007 => demande en paiement au TA début février 2008 ;
6. Expertise des bateaux en vente entre SMGN et Swissboat (produit de la vente bloqué en vue du remboursement);
7. Nouvel organe de révision des comptes SMGN;
8. Nouvelle fiduciaire;
9. Nouveau modèle de présentation des budgets et comptes SMGN;
10. Révision des primes et rémunérations des collaborateurs et administrateurs;
11. Nouvelle procédure de comptages de passagers;
12. Suivi "audit OFT sécurité" inclus dans le contrat de prestations (art. 9).

## Poursuite des travaux

1. Suivi et vérification des nouvelles dispositions prises dans l'avenant n°3 et le contrat de prestations 2008;
2. Planification de l'entretien et du renouvellement de la flotte;
3. Préparation du contrat de prestations SMGN 2009-2010:
  1. Indicateurs;
  2. pénalités;
  3. Suivi et rapport de réalisation de l'offre.

STATISTIQUES PASSAGERS											
Année	Molard	Rade	Cartes	M3	M4	Communauté	Parcs	Creux	Total L	Rhône	Total L+R
1976	51'468	60'777	56'870			169'115	37'092	5'283	206'207	10'298	216'505
1977	55'157	55'729	53'530			164'416	38'635	5'613	208'664	10'474	219'138
1978	56'521	59'050	56'050			171'621	37'514	5'283	214'418	10'650	225'068
1979	60'506	65'339	62'100			187'945	39'295	5'176	232'416	10'826	243'242
1980	79'090	75'315	76'040			230'445	37'396	4'532	272'373	11'007	283'375
1981	98'205	80'420	86'810			265'435	48'719	5'182	319'336	11'178	330'514
1982	98'740	85'500	91'100			275'340	43'866	5'182	324'388	11'666	336'054
1983	83'538	75'440	90'850			249'828	38'185	4'833	292'846	11'821	304'667
1984	81'800	71'472	92'950			246'222	38'491	5'411	290'124	11'997	302'121
1985	82'922	76'499	96'380			255'801	45'555	6'317	307'673	12'173	319'846
1986	67'232	76'399	93'060			236'691	45'625	5'538	287'854	12'349	300'203
1987	77'961	79'996	108'116			266'073	42'903	5'248	314'224	12'331	326'555
1988	73'572	75'019	99'240			247'831	46'343	5'084	299'258	13'097	312'355
1989	314'369	301'483				615'852	42'368	5'941	664'161	14'893	679'054
1990	308'781	287'479				596'260	38'610	6'782	641'652	11'949	653'601
1991	311'434	314'256				625'690	30'682	6'038	662'410	9'934	672'344
1992	326'938	308'605				635'543	27'727	3'704	666'974	8'564	675'538
1993	361'064	357'850				718'914	24'925	3'647	747'486	8'262	755'748
1994	332'981	326'452				659'433	25'811	2'610	687'854	9'683	697'537
1995	322'200	310'335				632'535	20'135	3'119	655'789	6'814	662'603
1996	328'948	312'680				641'628	15'876	3'298	660'802	9'834	670'636
1997	302'906	349'284				652'190	12'585	4'935	669'710	9'079	678'789
1998	291'618	318'589				610'207	8'882	5'779	624'868	10'409	635'277
1999	324'578	300'595				625'173	7'458	4'272	636'903	8'579	645'482
2000	298'180	320'023				618'203	6'266	5'062	629'531	8'185	637'716
2001	282'458	294'263		28'454		605'175	3'983	5'456	614'614	3'600	618'214
2002	259'492	245'791		68'215		573'498	4	5'717	579'219	8'132	587'351
2003	279'000	247'385		76'654		603'039		5'499	608'538	8'164	616'702
2004	371'824	409'796		76'464	78'238	936'322	0	4'849	941'171	8'975	950'146
2005	405'785	452'696		123'211	126'296	1'107'988	0	5'223	1'113'211	7'437	1'120'648
2006	399'495	427'530		139'808	138'162	1'104'995	0	3'654	1'108'649	7'665	1'116'314
2007	387'859	442'885		170'490	170'896	1'172'130	0		1'172'130		1'172'130

*Date de dépôt : 5 mai 2008*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Pierre Losio**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Conformément à l'article 186, alinéa 4, du règlement de notre Grand Conseil qui prévoit qu'« en cas d'égalité de voix, la proposition est considérée comme non adoptée », l'entrée en matière sur le projet de loi 10169 a été refusée par la Commission des finances par 5 voix contre (3 L, 2 UDC) 5 voix pour (2 PDC, 2 Ve, 1 MCG) et 3 abstentions (2 S et 1 R).

Le préavis unanimement favorable transmis par la commission des transports (cf. rapport de M<sup>me</sup> Françoise Schenk-Gottret) n'a donc pas été suivi par la Commission des finances.

Le propos du rapport de minorité n'est pas d'évoquer les multiples péripéties qui ont émaillé les relations entre la direction des Mouettes Genevoises et le Département du territoire. Les rapports de l'ICF et de notre Commission de contrôle de gestion ont mis en évidence, dans le détail, les dysfonctionnements de gestion, les approximations comptables et les fort contestables conditions de travail du personnel navigant.

Notre plenum est appelé à se prononcer sur une indemnité de 1 896 960 F en faveur de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA pour l'année 2008 et sur le contrat de prestations s'y rapportant.

C'est précisément le contenu de ce contrat de prestations qui a conduit la minorité de la Commission des finances à accepter le projet de loi 10169, car elle y a trouvé de nombreuses dispositions qui constituent des garanties et des améliorations suffisantes en regard des irrégularités dénoncées dans les rapports cités plus haut.

En voici quelques exemples non exhaustifs :

## **Transport public et activités touristiques**

Le contrat de prestations 2008 permet une clarification financière et comptable par la séparation totale des activités touristiques de Swissboat (croisières sur le lac et sur le Rhône) des transports publics des Mouettes Genevoises pour les lignes M1, M2, M3 et M4.

Les activités touristiques et privées sont désormais sous l'unique responsabilité de la société Swissboat qui dispose de son propre guichet alors que le guichet Mouettes Genevoises ne vend que des titres de transports Unireso. Cela va dans le sens d'une plus grande transparence et assure l'étanchéité entre les deux activités de navigation, chacune ne concernant plus qu'une seule et unique société. Avec une SMGN qui prend en charge uniquement le transport de service public, les problèmes de comptabilité connus précédemment sont prévenus.

## **Passagers**

Le décompte des passagers acquiert une meilleure fiabilité ; il est désormais systématiquement signé par les pilotes et archivé. L'Office cantonal de la mobilité effectuera des contrôles inopinés afin de vérifier la mise en place du dispositif.

## **Comptabilité et suivi de l'exploitation**

Suite à une recommandation de l'ICF, l'article 12, alinéa 5, du contrat de prestations impose à la SMGN de se conformer au système comptable SWISS GAAP RPC.

Il est également prévu à l'article 15 que la SMGN remette à l'Office cantonal de la mobilité, au plus tard le 15 mai suivant l'exercice budgétaire, un rapport d'activités présentant les états financiers, le rapport de révision s'y rapportant, le procès-verbal de l'assemblée générale approuvant les comptes et les statistiques d'exploitation détaillées.

## **Conditions de travail**

L'article 8 du contrat de prestations prévoit de nombreuses améliorations par rapport à la situation dénoncée par les syndicats.

Outre le fait que la SMGN s'engage à respecter ses obligations en matière de prestations sociales (ce qui est la moindre des choses), il est appréciable de constater que la SMGN s'engage également :

- à prendre part à des négociations en vue de la conclusion d'une convention collective de travail ; cette convention devrait être signée dans le courant 2008 et constitue un préalable requis pour la conclusion d'un éventuel contrat de prestations couvrant les années 2009-2010 ;
- à garantir la liberté syndicale ;
- à mensualiser ses employés sur la base d'une grille de salaires préétablie ;
- à prendre en charge dans le cadre des heures de travail régulières la formation de base et la formation continue de ses employés ;
- à respecter les accords formalisés dans le procès-verbal d'audience devant la chambre des relations collectives de travail du 2 octobre 2007 dans la cause Syndicat du personnel (SEV) et SMGN.

## **Sécurité**

Suite aux audits réalisés dans le courant 2007, la SMGN est tenue de mettre en œuvre les directives formulées par l'Office fédéral des transports en appliquant dans les plus brefs délais une procédure de gestion de la maintenance des bateaux ainsi qu'une procédure d'analyse systématique des risques liés au transport des passagers.

La SMGN doit d'autre part, en vue d'un prochain contrat de prestations, établir un programme détaillé pluriannuel d'entretien de sa flotte (ou de son renouvellement) accompagné d'un plan financier soumis au département.

## **Des négociations à rebondissements**

Confronté à un « partenaire désorganisé » dans la gestion de ses activités et pour cela sévèrement mis en cause par le rapport de l'ICF, le Conseil d'Etat et le département du territoire (mais aussi le Département de la solidarité et de l'emploi via l'OCIRT) ont avec constance manifesté la volonté de maintenir des conditions de négociations permettant d'améliorer la situation, de défendre les intérêts de l'Etat tout en s'efforçant de maintenir la prestation de transport public. En témoignent les trois avenants au contrat de prestations 2005-2006 qui ont été signés :

- le premier à fin décembre 2006 dans l'attente de la publication du rapport définitif de l'ICF ;
- le deuxième en mars 2007 suite à une volte-face de la SMGN qui acceptait finalement que les activités touristiques soient transférées à la société Swissboat, ce qui nécessitait une révision des budgets et une consultation de l'Office fédéral des transports ;

- le troisième enfin en juin 2007 car les travaux du groupe interdépartemental chargé par le Conseil d'Etat notamment de recalculer le montants des subventions indûment versées à la SMGN sur les exercices 2004 à 2006 en vue de leur restitution n'étaient pas achevés. Ce dernier avenant prolongeait le contrat de prestations jusqu'à la fin de l'année 2007 ; il introduisait également des clauses relatives à la séparation des activités touristiques des lignes de transport public et des dispositions en matière de gestion du personnel.

Ainsi à trois reprises, les négociations ont permis le maintien de l'offre de transport public lacustre qui s'était largement étoffée en 2004 sous l'impulsion d'une volonté politique saluée à l'époque : annualisation du service, création d'une nouvelle ligne (M4) et extension des horaires jusque dans la soirée.

### **Litige en cours**

Le long et fastidieux travail effectué afin d'évaluer le montant des subventions indûment versées à la SMGN aboutit à la somme d'environ 700 000 F. La vente à la société Swissboat de quatre bateaux affectés aux activités touristiques privées a été réalisée. Le produit de cette vente effectuée sur la base d'une contre-expertise (156 000 F) est bloqué sur un compte bancaire spécial de la SMGN en vue du remboursement des sommes dues pour les exercices 2004-2005-2006 dans l'attente de la décision du Tribunal administratif qui doit statuer sur une procédure de recouvrement de créance. Cette disposition figure à l'article 1, alinéa 3, du contrat de prestations 2008.

### **De la situation actuelle et de deux hypothèses**

Actuellement la SMGN reçoit des mensualités du Département du territoire sur la base du montant figurant dans le contrat de prestations 2008 soumis pour approbation par le projet de loi 10169 au Grand Conseil en novembre 2007 et selon la ligne budgétaire (06 03 00 365 00124) adoptée dans le cadre du budget 2008 de l'Etat de Genève. Les prestations de transport public sont assurées normalement par la SMGN depuis le début de l'année 2008.

Quelle que soit la décision de notre parlement, la SMGN restera détentrice d'une concession fédérale octroyée en l'an 2000 par l'Office fédéral des transports pour une durée de vingt-cinq ans qui l'autorise à exploiter un service lacustre dans la zone du Rhône et du Petit-Lac. C'est une donnée à ne pas oublier. En effet, d'aucuns imaginent que la SMGN pourrait décider de poursuivre son activité sans être au bénéfice de l'indemnité

cantonale. Soyons réalistes ; il ne pourrait s'agir que d'un service largement redimensionné, pour lequel les titres de transport UNIRESO ne seraient plus valables et dont la viabilité financière est condamnée à très court terme. De plus, le service de transport ne serait plus un service de transport public couvert par les exigences du contrat de prestations. Il fonctionnerait alors comme un service privé qui n'offre aucune garantie quant à son fonctionnement annuel, aux nombres de lignes exploitées, à la fréquence horaire et surtout ferait courir le risque d'une péjoration des conditions de travail du personnel navigant et de la fragilisation de leur emploi.

Il a aussi été évoqué l'éventualité de la recherche d'un nouvel opérateur. Celui-ci, s'il est trouvé, devra forcément être en possession d'une concession accordée par l'Office fédéral des transports au terme d'une procédure relativement longue et à laquelle la SMGN pourrait faire opposition. Seule la CGN (éventualité envisagée par certains) est également titulaire d'une concession fédérale mais d'une part elle ne possède pas les bateaux adaptés au transport qu'effectuent les Mouettes (passage sous le pont du Mont-Blanc, spécificité des lieux d'embarquement/débarquement) et d'autre part elle ne fait pas partie de la communauté tarifaire UNIRESO. On le voit, cette solution n'est jouable ni à court terme ni à moyen terme. Ce d'autant moins que lors de son audition, le président du DT, Robert Cramer, a expliqué que le Conseil d'Etat n'envisageait pas d'ouvrir à la concurrence le marché du transport lacustre avant 2014.

Les hypothèses évoquées ci-dessus n'offrent aucune alternative crédible assurant la viabilité et la fiabilité que garantit une offre de transport public s'appuyant sur une loi et contrat de prestations.

### **Conséquences d'un éventuel refus du projet de loi 10169 et de son contrat de prestations**

C'est une lourde responsabilité politique en matière de transports publics qu'endosserait une majorité de notre Grand Conseil en refusant le projet de loi 10169.

Cela signifierait que l'Etat de Genève renonce à commander des prestations par voie de contrat à la SMGN et devrait provoquer :

- l'interruption immédiate du versement des mensualités aux Mouettes Genevoises par le DT ;
- la sortie de facto de la SMGN de la Communauté Tarifaire Intégrée Unireso ;

- l'interruption du versement des indemnités Unireso pour le compte de la SMGN,

et, par conséquent, on ne voit pas comment il pourrait en être autrement :

**la suppression intégrale des prestations de transport public lacustre actuellement offertes. C'est bien d'une régression en matière de transports publics qu'il s'agit.**

A cela s'ajoutent, et c'est important, **les risques majeurs encourus en terme d'emploi** pour le personnel navigant car la société qui les emploie, n'ayant plus à fournir les prestations jusqu'alors commandées par l'Etat de Genève se verrait très certainement contrainte de procéder à des licenciements.

Une question avant de conclure : « Pensez-vous, Mesdames et Messieurs les députés, que la population genevoise comprendrait que le service de transport public des Mouettes Genevoises soit interrompu alors que nous sommes aux portes de la belle saison ? »

## **Conclusion**

Le contrat de prestations 2008 lié au projet de loi 10169 poursuivait principalement deux buts :

- la séparation totale des activités touristiques (Swissboat) des activités de transport public (SMGN) ;
- l'amélioration des conditions de travail au sein des Mouettes Genevoises.

La minorité de la Commission des finances constate que le contrat de prestations 2008 remplit ces deux objectifs. Elle vous recommande donc, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le projet de loi 10169 et le contrat de prestations s'y rapportant, suivant en cela le préavis unanimement favorable de la Commission des transports.