

Date de dépôt : 24 mars 2011

Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du contrat de prestations SMGN 2011-2014 entre l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN)

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des finances a étudié ce projet de loi 10753 en 3 séances, les 19 et 26 janvier, ainsi que le 9 février 2011, sous la présidence de M. Eric Bertinat, assisté de M. Nicolas Huber, l'excellent secrétaire scientifique de la Commission des finances.

Les procès-verbaux ont été pris par M^{me} Marianne Cherbuliez. Qu'elle soit remerciée pour la grande qualité de son travail.

Lors de ces travaux, le département de l'intérieur et de la mobilité a été représenté par:

- M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat
- M^{me} Rebecca Dougoud, directrice à la Direction générale de la mobilité
- M. David Favre, secrétaire général adjoint en charge de la mobilité

Que tous soient ici remerciés pour leur précieuse contribution et la clarté de leurs explications.

Présentation du PL 10753 lors de la séance du 19 janvier 2011 par M^{me} Künzler, conseillère d'Etat, M^{me} Dougoud et M. Favre

Ce présent contrat de prestations est présenté pour 4 ans, alors que les précédents étaient d'une durée d'un an.

L'entreprise est désormais stabilisée, après les nombreux problèmes qui semblent désormais réglés.

Les Mouettes ont une concession jusqu'en 2025, La question d'un changement d'entreprise avait été soulevée, suite aux différents conflits juridiques qui ont alimenté les travaux de commission, lesquels sont depuis définitivement réglés. Un nouveau directeur a été engagé et l'objectif est de travailler sereinement sur une période de stabilité de 4 ans en offrant des prestations similaires à celles délivrées actuellement, avec la même flotte.

En Commission des travaux, il a été évoqué l'opportunité d'augmenter l'offre, mais cela sous-entendrait également d'avoir plus de moyens.

Il a également été question de l'achat de nouveaux bateaux mais il a été décidé d'y renoncer, après avoir fait une expertise au sujet de l'état actuel des bateaux et avoir eu confirmation qu'ils pourraient suffire pour les 4 ans à venir.

Le département s'est engagé, pour le prochain contrat de prestations, auprès de la Commission des transports à lancer les études pour l'achat de nouveaux bateaux.

Questions de la commission

Quand les Mouettes du jour pourront devenir des «Chouettes » du soir.

(Une commissaire (Ve) propose ce nom pour le service du soir....

Un commissaire (R) évoque l'intérêt de poursuivre l'horaire des Mouettes après 19 h, durant la belle saison, et demande qu'une réflexion soit menée dans ce sens, d'autant plus qu'en raison de la difficulté de circuler à Genève, il serait fort bienvenu de pouvoir traverser la rade en bateau après 19 h.

M^{me} Künzler confirme l'intérêt du département mais relève que, pour prolonger l'horaire durant les mois d'été, il faudrait un financement complémentaire de l'ordre de 200 000 F et une adjonction au contrat de prestations y relative.

Une commissaire (PDC) remercie le département d'avoir enfin abouti à des relations satisfaisantes avec les Mouettes après des épisodes forts contrariants en terme financiers pour l'Etat de Genève. Elle exprime également son soutien à une extension des horaires.

Un commissaire (L) s'inquiète de savoir si le problème de la convention collective, notamment la rétribution des stagiaires a été réglé.

M^{me} Künzler répond par l'affirmative. Il y a eu passablement de rotations du personnel ces dernières années mais celui-ci a désormais été stabilisé. Elle précise que la signature de la convention collective de travail, par les Mouettes et la rémunération correcte de son personnel ont été des conditions *sine qua non* à la signature de ce contrat de prestations. De plus, il constate que le réseau est plus touristique que pratique et vu les problèmes de circulation connus à Genève, il appelle de ses vœux une augmentation du réseau et des horaires.

M^{me} Dougoud confirme que le département travaille à ces aspects pour le prochain plan directeur.

Pour un commissaire (MCG), la situation des Mouettes était chaotique. Maintenant que la situation est stabilisée, le constat pourra être fait que les Mouettes fonctionnent. Ensuite, seulement une demande de budget complémentaire pourra être envisagée. Il estime qu'actuellement, le département a vraiment répondu à ce que les commissaires avaient demandé.

Il demande, au niveau de l'exploitation, si les Mouettes sont maintenant bien séparées de ce qui est la location de bateaux car c'est notamment cela qui, à l'origine, avait créé le malaise.

M^{me} Künzler répond que la séparation entre l'exploitation touristique et le contrat TPG et la convention collective étaient des questions centrales. Il n'y a pas de contrat de prestations si les 2 entités, que sont les Mouettes et Swiss Boat, ne sont pas séparées et ne délivrent pas des prestations différentes.

M^{me} Künzler précise que les Mouettes ont la concession sur le Petit Lac alors que la CGN l'a sur tout le Lac.

Elle remarque que ces traversées peuvent être efficaces, mais qu'il faut se rappeler qu'il doit y avoir un accès, ce qui ne semble pas poser de problème du côté de Versoix. Or, de l'autre côté, il faudrait qu'il y ait un parking, ce qui semble être un peu difficile au vu du prix du mètre carré de terrain sur la rive gauche au bord du lac.

M^{me} Künzler annonce que le département pourra intégrer l'horaire supplémentaire dans le prochain contrat de prestations ou que les commissaires peuvent déjà maintenant amender le projet de loi présenté ce jour. Par contre, l'augmentation du nombre des lignes demanderait plus de réflexion, afin notamment de savoir jusqu'où les Mouettes ont la concession.

M^{me} Dougoud indique que cela pourra être étudié pour le prochain plan directeur.

M^{me} Künzler ajoute qu'ils ont renoncé à une ligne supplémentaire, qui devait arriver au Pont de la Machine. Elle signale tout de même une amélioration au niveau des transports publics, à savoir le nouveau débarcadère à Chateaubriand, qui permet un accès direct au bus.

Contrôle interne

Le président constate, selon le rapport de l'organe de révision, que le système de contrôle interne n'est pas conforme à la loi suisse. Il demande si cela pose des problèmes.

M^{me} Künzler répond par la négative. Il sera conforme dans le futur, avec la nouvelle direction et le nouvel organigramme.

Où l'on revient aux « Chouettes »

La commission insiste pour que cette année déjà, les Mouettes puissent naviguer jusqu'à 21h d'avril à octobre. Le projet de loi pourrait être amendé, mais, pour ce faire, il faut que le département donne un montant y relatif.

Le président met au vote le principe de la prolongation de l'horaire susmentionnée, avec pour conséquence de modifier le projet de loi et le contrat de prestations.

Les commissaires sont favorables à prolonger le temps d'exploitation quotidien des Mouettes, d'avril à octobre, par :

Pour :	11 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 2 R, 1 L, 2 MCG)
Contre :	–
Abstention :	1 (1 UDC)

Suite des travaux du PL 10753 lors de la séance du 26 janvier 2011 avec M^{me} Künzler, conseillère d'Etat, M^{me} Dougoud et M. Favre

M^{me} Künzler explique que le département a fait une projection, avec la même cadence horaire, mais jusqu'à 21 h.

Sur demande du président, cette présentation est distribuée et figure en annexe.

Pour la première année, cette extension d'horaire ne se ferait qu'en juillet et août, par des heures supplémentaires des chauffeurs déjà en place, car les Mouettes n'arrivent pas à former de nouveaux chauffeurs cette année. Dès 2012, cette prolongation se ferait d'avril à octobre, comme demandé par les commissaires.

Cette extension coûterait assez cher, car il serait demandé d'avoir un vigile pour les traversées du soir.

En 2011, il faudrait 200 000 F pour ces deux mois à horaires prolongés réalisés par les chauffeurs déjà en place, par des heures supplémentaires. Il faudrait ensuite 400 000 F pour les années suivantes, pour un horaire prolongé durant 7 mois.

Les Libéraux annoncent leur satisfaction face à cette proposition qui prend en considération l'attractivité des Mouettes, notamment pour les touristes. De plus, il leur apparaît important de faire de la publicité au sujet des Mouettes, particulièrement dans ces temps difficiles au niveau du transport, car les Mouettes constituent une alternative intéressante pour se rendre d'une rive à l'autre du lac.

Les Verts se réjouissent de cette proposition en apprenant que cela été négocié avec l'ensemble du personnel.

Les Radicaux remercient le département d'avoir répondu à la demande des commissaires.

Essai juillet et août 2011

M^{me} Künzler pense que l'essai des 2 mois de prolongation d'horaires en 2011, durant les mois les plus importants, permettra d'estimer le succès de cette décision. Le département pourra faire des statistiques d'utilisation, en tenant toutefois compte du fait que, durant la première année, les autochtones vont mettre un certain temps à se familiariser à ce nouvel horaire.

Usure des bateaux

Une commissaire (Soc) s'inquiète des conséquences entraînées par l'usure supplémentaire des bateaux, ce qui va nécessiter davantage d'entretien. Par ailleurs, l'augmentation de l'utilisation des bateaux accroît les risques de pannes. Cela l'amène à une discussion qui avait eu lieu en Commission des transports au sujet du renouvellement de la flotte. Il avait été demandé au département s'il était préférable d'y procéder de manière échelonnée ou, au contraire, d'attendre puis de tout faire en bloc ; le département avait répondu qu'il valait mieux attendre le prochain contrat de prestations et procéder alors à un remplacement d'un bloc. Elle veut connaître le fondement de pareille décision.

M^{me} Künzler répond qu'il faudra effectivement renouveler la flotte des Mouettes, laquelle est actuellement toutefois encore tout à fait à même de fonctionner, selon une expertise. Comme sera construit un moule spécial pour

les bateaux, autant procéder à tout le renouvellement en une seule fois, pour le prochain contrat de prestations. En effet, il serait peu rationnel d'échelonner la construction des bateaux et de stocker le moule entre deux constructions, ce qui serait fort coûteux.

M^{me} Dougoud confirme que, s'il avait été décidé de renouveler les bateaux durant ce contrat de prestations, les frais financiers auraient été de 200 000 F à 300 000 F de plus par an.

Vigile ou pas vigile ?

M^{me} Dougoud se réfère au ratio coût/offre figurant en page 7 du document distribué ce jour aux commissaires ; le ratio se détériore avec la nouvelle offre, car il faut mettre un vigile dans le véhicule dès 19h30, cela à la demande des Mouettes qui craignent des problèmes de sécurité dans les véhicules dès cette heure. Il y a un coût de 140 000 F de surveillance, comme mentionné en page 4 dudit document. De plus, les chauffeurs travaillant durant cette prolongation d'horaire seront payés en heures supplémentaires en 2011.

Les Radicaux se demandent si, pour l'année d'expérience, il faut vraiment mettre un vigile dans les embarcations. Il pense qu'il y a là un facteur de modération du coût possible, pour la suite, en fonction de la réelle dangerosité. Il note qu'ils verront bien, après cet été, si le vigile est vraiment utile.

Le MCG pense qu'il ne faut absolument pas enlever le vigile, sachant que les Mouettes partent de deux endroits particuliers, à savoir le Jardin Anglais et les Pâquis.

Vote

Le président indique que les commissaires ne vont pas voter le projet de loi aujourd'hui, car ils n'ont pas le contrat de prestations définitif, mais propose un vote indicatif.

Les commissaires acceptent à l'unanimité le principe de la prolongation des horaires des Mouettes d'avril à octobre par :

Pour : 12 (2 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

Conclusion des travaux du PL 10753 lors de la séance du 9 février 2011 avec Mme Künzler, conseillère d'Etat, Mme Dougoud et M. Favre

Le président informe la commission que le nouveau contrat de prestations n'a pas encore été signé, mais que les Mouettes ont promis de le signer et que la version signée sera jointe au rapport, comme cela s'est déjà fait par le passé en cette commission.

Il ajoute qu'a été distribué un document contenant le projet de loi dans sa nouvelle version, qui inclut les différents amendements aux montants annuels et comporte un article 9 nouveau, correspondant à une proposition d'amendement validée par la Commission des transports.

M^{me} Künzler explique que le contrat de prestations a été refait avec les montants supplémentaires, à la demande de la Commission des finances. De plus, l'article 9 sur le suivi périodique, proposé par une commissaire PDC a été inclus. Du fait du changement des montants, l'article 2, relatif à l'indemnité est logiquement aussi modifié. Il en va de même dans le contrat de prestations où ont été modifiées les annexes avec les horaires et indicateurs et que, dans le corps du texte, ont été modifié le montant de la subvention cantonale et le montant de la garantie.

Le président suggère de passer au vote.

Vote en premier débat

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 10753.

L'entrée en matière du PL 10753 est acceptée à l'unanimité par :

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Vote en deuxième débat

Le président indique, en lien avec l'article 1^{er} « Contrat de prestations », qu'il s'agira par souci de clarté d'ajouter la date du nouveau contrat de prestations dans le rapport, laquelle ne figure pas dans cet article.

Le président met aux voix l'article 1^{er} « Contrat de prestations » amendé selon la proposition ci-dessus, à savoir :

« Art. 1 Contrat de prestations »

¹ Le contrat de prestations conclu le 15 février 2011 entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi. »

L'article 1 « Contrat de prestations », tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité par :

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Le président met aux voix l'article 2 « Indemnité », tel qu'amendé en son alinéa 2 suite à la demande de la Commission des finances et dont le texte est désormais le suivant :

« Art. 2 Indemnité »

¹ inchangé

² Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris l'indemnité à la Communauté tarifaire intégrale (CTI) versée à la SMGN est le suivant :

- 2 574 348 F en 2011
- 2 713 490 F en 2012
- 2 751 364 F en 2013
- 2 793 370 F en 2014 »

L'article 2 « Indemnité », tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité par :

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Le président met aux voix l'article 3 « Budget de fonctionnement ».

Pas d'opposition, l'article 3 est adopté.

Le président met aux voix l'article 4 « Durée ».

Pas d'opposition, l'article 4 est adopté.

Le président met aux voix l'article 5 « But ».

Pas d'opposition, l'article 5 est adopté.

Le président met aux voix l'article 6 « Prestations ».

Pas d'opposition, l'article 6 est adopté.

Le président met aux voix l'article 7 « Contrôle interne ».

Pas d'opposition, l'article 7 est adopté.

Le président met aux voix l'article 8 « Relation avec le vote du budget ».

Pas d'opposition, l'article 8 est adopté.

Le président met aux voix l'article 9 « Suivi périodique », ajouté sur proposition de la Commission des transports, qui l'a validé lors de la formulation de son préavis, et dont le texte est le suivant :

« Art. 9 Suivi périodique

¹ Après l'écoulement des deux premières années du contrat de prestations, la SMGN est tenue de présenter un bilan à la Commission des finances du Grand Conseil quant à l'utilisation de l'indemnité de fonctionnement, à la variation du nombre de postes de travail, à la consommation des ressources accordées et la planification retenue pour les années suivantes.

² Ce bilan conditionne la libération des tranches prévues de l'indemnité pour les deux années restantes, selon la planification retenue »

L'article 9 « Suivi périodique », tel qu'amendé, est accepté à l'unanimité par :

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Le président met aux voix l'article 10, anciennement article 9, « Contrôle périodique ».

Pas d'opposition, l'article 10 est adopté.

Le président met aux voix l'article 11, anciennement article 10, « Lois applicables ».

Pas d'opposition, l'article 11 est adopté.

Le président met aux voix l'article 12, anciennement article 11, « Entrée en vigueur ».

Pas d'opposition, l'article 12 est adopté.

Vote en troisième débat

Le PL 10753 dans son ensemble est adopté à l'unanimité par :

14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Catégorie : extraits (III)

Commentaires de la rapporteure :

Mesdames les députées, Messieurs les députés, la Commission des finances a travaillé au dernier épisode de la saga de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN), capables désormais de devenir « Chouettes » à la nuit tombée en été ...

C'est à l'unanimité que ce PL 10753 a été voté et la Commission des finances vous remercie, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de bien vouloir en faire autant.

Annexes :

- Contrat de prestations et annexes modifiées
- Préavis de la Commission des transports
- Mouettes Genevoises - Coût de l'augmentation de l'offre de transport

Projet de loi

(10753)

relatif à la ratification du contrat de prestations SMGN 2011-2014 entre l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN)

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

¹ Le contrat de prestations conclu le 15 février 2011 entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité

¹ L'Etat verse à la SMGN l'enveloppe pluriannuelle de fonctionnement, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, répartie en tranches annuelles, sur la base des rubriques mentionnées dans l'annexe 3.

² Le total de l'enveloppe pluriannuelle (y compris l'indemnité à la Communauté tarifaire intégrale (CTI)) versée à la SMGN est le suivant :

2 574 348 F	en 2011
2 713 490 F	en 2012
2 751 364 F	en 2013
2 793 370 F	en 2014

Art. 3 Budget de fonctionnement

Cette indemnité est inscrite au budget de fonctionnement pour les exercices 2011, 2012, 2013 et 2014 sous la rubrique 06.03.50.00 365 0 0124.

Art. 4 Durée

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2014.

Art. 5 But

Cette indemnité doit permettre à la SMGN de remplir la tâche qui lui a été conférée par l'Etat, à savoir la mise à disposition de lignes de transports publics lacustres à la population.

Art. 6 Prestations

L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.

Art. 7 Contrôle interne

La Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) 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. 8 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. 9 Suivi périodique

¹ Après l'écoulement des deux premières années du contrat de prestations, la SMGN est tenue de présenter un bilan à la Commission des finances du Grand Conseil quant à l'utilisation de l'indemnité de fonctionnement, à la variation du nombre de postes de travail, à la consommation des ressources accordées, et à la planification retenue pour les années suivantes.

² Ce bilan conditionne la libération des tranches prévues de l'indemnité pour les deux années restantes, selon la planification retenue.

Art. 10 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'intérieur et de la mobilité.

Art. 11 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, 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. 12 Entrée en vigueur

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

CONTRAT DE PRESTATIONS

**Contrat de prestations
2011-2014**

entre

- **La République et canton de Genève (ci-après : l'Etat de Genève)**

représentée par Madame Michèle Künzler

Conseillère d'Etat chargé du département de l'intérieur et de la mobilité (ci-après : le département),

d'une part

et

- **La Société des Mouettes Genevoises Navigations SA (SMGN) (ci-après : le bénéficiaire)**

agissant par

Monsieur Hervé Hoffmann

et par

Me Antoine Böhler


h.h.

d'autre part



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 de l'intérieur et de la mobilité, 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 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 de Genève par rapport aux différentes sources de financement de la SMGN;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat de Genève;
- 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.

 h.h.

Titre II - Dispositions générales

Article 1

Bases légales et conventionnelles

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

- la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 745.1), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11)
- la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application du 31 mai 2006 (RIAF - rsGE 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 - rsGE D 1 10);
- la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (LRTP - rsGE H 1 50);
- le plan directeur 2011-2014 du réseau des transports collectifs du 30 juin 2010;
- la concession de zone délivrée par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000;
- le contrat de prestations 2011-2014 entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire UNIRESO
- la convention collective de travail du 19 mai 2008 entre la direction de la SMGN et le SEV (Syndicat du personnel du transport).

Article 2

Cadre et objet du contrat

1. Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de transports publics à la population, et a pour objet de régler les modalités techniques et financières entre les parties, afin 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. La SMGN s'organise librement afin d'assurer à l'Etat de Genève les prestations qu'elle lui doit contractuellement.
4. 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,

 h.h.

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" (cf. **annexe 2**).

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 la direction générale de la mobilité 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, une exploitation normale.

7. L'exploitation des lignes M3 et M4, hors rade, sera

 h.h.

assurée jusqu'à un vent maximum de force 4 établi (Echelle de Beaufort - Force 4 = vents de max. 28 km/h). Lorsque cette valeur maximum est dépassée ou dans tous les cas nécessitant une modification du service, l'exploitant, respectivement le pilote, est seul juge du maintien ou non du service, qui peut être suspendu temporairement avec une information immédiate et adéquate aux usagers, aux lieux d'embarcations. Au port du P+R Genève-Plage, l'information devra aussi être placée, de façon bien visible, à la sortie des ascenseurs du P+R et à l'arrêt TPG de Genève-Plage. Chaque suspension des services fera l'objet d'un rapport adressé à la direction générale de la mobilité.

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 des interruptions - des indicateurs de performance préalablement définis dans un tableau de bord annexé au présent contrat (cf. **annexe 3**).

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.

Objectifs et 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 dans le tableau de bord figurant à l'**annexe 3** du présent contrat. Pour le surplus, l'art. 16 s'applique.

Assurance casco

11. 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, s'engage à verser à la SMGN une indemnité de fonctionnement, 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.

Indemnité de fonctionnement

2. Les indemnités de fonctionnement engagées sur quatre ans sont les suivantes:
Année 2011 : 2 574 348 F
Année 2012 : 2 713 490 F



Année 2013 : 2 751 364 F
 Année 2014 : 2 793 370 F

Ces montants comprennent, en application du contrat de prestations UNIRESO 2011-2014, l'indemnité relative à la Communauté tarifaire intégrale à hauteur de :

Année 2011 : 135 073 F
 Année 2012 : 98 914 F
 Année 2013 : 102 775 F
 Année 2014 : 106 788 F

3. Les indemnités de fonctionnement visées à l'alinéa 2 du présent article sont déterminées sur la base d'un plan financier pluriannuel 2011-2014 remis par la SMGN au département, figurant à l'**annexe 4** du présent contrat. Ce dernier tient notamment compte des recettes nettes de taxes et charges UNIRESO prévues à l'alinéa 10 du présent article, ainsi que d'un schéma d'offre figurant à l'**annexe 1** du présent contrat, également remis par la SMGN. Ce plan financier pluriannuel prend également en considération les dispositions relatives à la gestion du personnel visées par l'article 7.
4. Les indemnités de fonctionnement sont inscrites au budget de l'Etat de Genève. Les versements n'interviennent que lorsque la loi de financement est exécutoire.
5. 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 fera l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties évalueront sur cette base dans quelle mesure les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 1^{er} doivent être adaptées.
6. 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).
7. Le financement de l'examen périodique prévu à l'article 22, alinéa 2 LIAF, est pris en charge dans sa totalité par l'Etat de Genève.
8. Dans le cadre du contrat de prestations UNIRESO 2011-2014, il est prévu que la SMGN bénéficie d'une

*Part aux recettes de la
 communauté tarifaire*

h. h.

KK

UNIRESO

part aux recettes nettes de taxes, en tant qu'opérateur de transport public signataire. L'**annexe 5** explicite la détermination des recettes nettes de taxes et charges, selon le contrat de prestations UNIRESO 2011-2014.

Garantie de recettes de l'Etat

10. L'Etat garantit les parts de la SMGN aux recettes UNIRESO nettes de taxes et charges suivantes, pour les années 2011-2014 :

Année 2011 : 925 185 F

Année 2012 : 960 016 F

Année 2013 : 997 105 F

Année 2014 : 1 036 850 F

11. Si les montants de recettes nettes de taxes et charges versées par UNIRESO à la SMGN excèdent ceux prévus à l'alinéa 10 du présent article, les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 2 seront réduites d'autant.

12. Si le montant des recettes garanties en faveur de la SMGN est inférieur à 20 000 F, l'Etat s'engage à procéder au paiement dans les 2 mois dès réception du décompte Unireso.

Si le montant des recettes garanties en faveur de la SMGN est supérieur à 20 000 F, l'Etat s'engage à procéder au paiement dans les 4 mois dès réception du décompte Unireso.

Adaptation de l'indemnité de fonctionnement

13. L'indemnité de fonctionnement peut être adaptée dans les cas suivants :

- a) Le prix du carburant est fixé à 1,50 F hors taxes, prix de gros, par litre. En cas de baisse ou de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 20 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours subira une adaptation, sous réserve de la lettre c) (cf. infra) ;
- b) En cas d'augmentation des loyers par la Ville de Genève, l'indemnité subira une hausse équivalente à cette augmentation, sous réserve de la lettre c). (cf. infra) ;
- c) Une augmentation de l'indemnité pour les deux raisons figurant sous lettres a) et b) est possible jusqu'à un montant de 40 000 F et uniquement si les comptes révèlent une perte sur exercice. Le paiement s'effectue sur présentation des factures.

 h.h.

Article 6*Échéance des acomptes
de l'indemnité de
fonctionnement*

1. L'indemnité de fonctionnement est versée par acompte au début de chaque mois.
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 conventions collectives applicables en matière notamment de salaires, d'horaires 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), car le réaménagement de ces locaux est de la compétence de la Ville de Genève (propriétaire des locaux). L'Etat de Genève s'engage à appuyer la SMGN en vue de ces réaménagements.
4. La SMGN s'engage à garantir la liberté syndicale qui consiste, notamment, au droit de se syndiquer librement et de ne pas être discriminé pour son appartenance syndicale.
5. En général, la rémunération des employés de la SMGN est mensualisée sur la base d'une grille de salaires définie par la CCT.
6. Tous les éléments composant le salaire (y compris système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans la Convention collective de travail.
7. La formation de base ainsi que la formation continue des employés de la SMGN sont 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 durant la période d'essai ou dans sa première année 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 du collaborateur.

8. Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.

Article 8

Sécurité

1. La SMGN met en œuvre les directives formulées par l'Office fédéral des transports à la suite des audits réalisés au 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 et une procédure d'analyse systématique des risques liés au transport de passagers.
2. La SMGN respecte et assure le suivi des mesures prévues dans le cadre de ses directives, lesquelles sont reproduites dans le document figurant en **annexe 6** du présent contrat.

Article 9

UNIRESO

La SMGN assure 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 de Genève.



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.

Dans le cadre de ce système de contrôle interne, la SMGN utilise les instruments mentionnés à l'**annexe 3** du présent contrat, à savoir les objectifs et indicateurs de performance.

Article 12*Reddition des comptes et rapports*

1. La SMGN, en fin d'exercice comptable mais au plus tard 4 mois après la date de clôture du dernier exercice, soit le 30 avril, fournit au département

- ses états financiers révisés conformément aux Swiss GAAP RPC et à la directive du Conseil d'Etat sur la présentation et la révision des états financiers des entités subventionnées du 28 janvier 2009, le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes. 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. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n seront présentés pour chaque rubrique du plan financier pluriannuel (cf. **annexe 4**), en regard du budget de l'année n, du plan financier n et des comptes n-1 ;
- un rapport d'exécution du contrat reprenant les objectifs et les indicateurs de performance nécessaires à la détermination des éventuelles pénalités prévues à l'art. 18;
- son rapport d'activité.

Contrôle périodique

2. En application de l'article 22 LIAF portant sur le contrôle périodique, le département prévoit un contrôle des comptes de chaque année, au deuxième trimestre de l'année suivant l'année contrôlée.

Article 13*Traitement des bénéfices et pertes*

1. Au terme de chaque exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel, positif ou négatif, est établi conformément à l'article 12 du présent contrat est réparti entre l'Etat de Genève et la SMGN

l.l.

ML

selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article.

2. Une créance reflétant la part restituable à l'Etat de Genève 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.
3. Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article et sont déduites de la créance et du compte de réserve spécifique.
4. La SMGN conserve 50% de son résultat annuel. Le solde est versé à l'Etat de Genève.
5. 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 payé à l'Etat de Genève.
6. A l'échéance du contrat, la SMGN assume toute éventuelle perte des exercices 2011-2014.

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. Elle 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 7** précise les conditions d'utilisation du logo.
2. Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.
3. La communication relative au système intégré des transports publics, à la complémentarité des réseaux et à l'offre tarifaire communautaire, se fait sous la marque UNIRESO, conformément au contrat de prestations 2011-2014 entre UNIRESO et l'Etat de Genève.

 h.h.

Titre IV - Suivi et évaluation du contrat, et système de pénalité

Article 16

- Objectifs et indicateurs*
1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par des objectifs et 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. Les objectifs et indicateurs figurent en **annexe 3** du présent contrat. Ils seront réactualisés dans le cadre d'un éventuel prochain contrat de prestations.

Article 17

- Modification du contrat*
1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties; à l'exception des dispositions de la loi de financement qui ne peuvent être modifiées. Les modifications font l'objet d'un avenant écrit au présent contrat.
 2. En cas d'événements exceptionnels et prétérissant 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 service en charge de la mobilité.
- 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 au service en charge de la mobilité.
 5. Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN et la conséquence d'une faute grave, le département est en droit de réduire ou supprimer sa contribution financière.
 6. Toutes les 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. L'indemnité de fonctionnement due par le département à la SMGN est dans cette hypothèse

h.h.

M

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

Suivi et évaluation du contrat

1. Conformément à l'article 12 du règlement d'application de la LIAF, les parties au présent contrat mettent en place, sur proposition du département, un dispositif approprié afin de :
 - veiller à l'application du contrat;
 - évaluer les engagements au moyen du rapport d'exécution annuel établi par la SMGN;
 - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat.

Pénalités

2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF et décrit à l'article 12, alinéa 2.
3. La SMGN est tenue d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance de + ou - 5%, la valeur cible, calculée selon l'**annexe 3** du présent contrat.

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou n'est que partiellement atteinte, la SMGN subit une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 3**, et l'indemnité de fonctionnement de l'Etat de Genève est diminuée en conséquence.

L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés à la SMGN et des cibles qui leur sont liées avant le 30 septembre suivant la remise des documents prévus à l'article 12. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice suivant.

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.

 h.h.

3. A défaut d'un accord ou en cas de non-aboutissement de la médiation, le litige peut être porté devant le Tribunal administratif du canton de Genève par la voie de l'action contractuelle.

Article 20

Résiliation du contrat

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.

La résiliation s'effectue moyennant un préavis de 2 mois pour la fin d'un mois.

2. Dans les autres cas, le contrat peut être résilié par chacune des parties moyennant un préavis de 6 mois pour la fin d'une année.

3. Dans tous les cas, la résiliation s'effectue par écrit.

4. En cas de non renouvellement, respectivement de résiliation anticipée, du présent contrat à l'initiative de l'Etat pour d'autres 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^{er} janvier 2011, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2014.
2. Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins une année avant son échéance.

 h.h.

Annexes au présent contrat :

- 1 - Offre de transport public ;
- 2 - Statuts de la SMGN et organigramme ;
- 3 - Tableau de bord ;
- 4 - Plan financier pluriannuel 2011-2014 ;
- 5 - Parts SMGN aux recettes UNIRESO nettes de taxes et charges 2011-2014 ;
- 6- Directive interne de la SMGN en matière de sécurité ;
- 7 - Directive d'utilisation du logo de l'Etat ;
- 8 - Liste d'adresses des personnes de contact ;
- 9 - Directive du Conseil d'Etat sur le traitement des bénéfices et des pertes des entités subventionnées ;
- 10 Directive du Conseil d'Etat sur la présentation et la révision des états financiers des entités subventionnées et des autres entités para-étatiques.



h.h.



Pour la République et canton de Genève

représentée par

Michèle Künzler

Conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur et de la mobilité

Date :

15.8.2011

Signature



Pour la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN)

représentée par

Hervé Hoffmann

Directeur

Date : 19.2.11 Signature



Me Antoine Böhler

Administrateur

Date : Signature

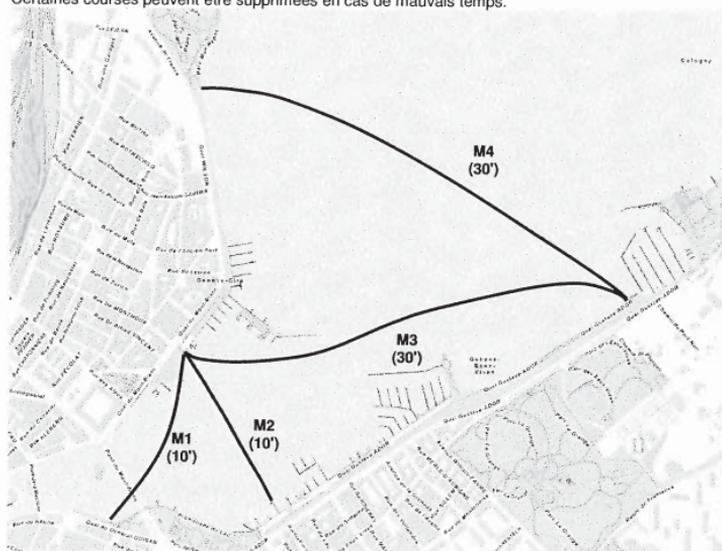
18 février 2011 

Annexe 1**Contrat de prestations SMGN 2011-2014****Offre de transport public**

Horaires, fréquences	Valable pour: 2011 : du 1 ^{er} juillet au 31 août 2012 à 2014 : du 1 ^{er} avril au 30 octobre
Lundi à vendredi	M1, M2 : 7h30 à 21h15 ; fréq. 10' M3, M4 : 7h20 à 21h15 ; fréq. 30'
Samedi	M1, M2 : 8h30 à 21h15 ; fréq. 10' M3 : 8h20 à 21h15 ; fréq. 30' M4 : 9h20 à 21h15 ; fréq. 30'
Dimanche	M1, M2 : 10h00 à 21h15 ; fréq. 10' M3, M4 : 10h20 à 21h15 ; fréq. 30'

Horaires, fréquences	Valable en dehors de ces périodes
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.



l.l.

Annexe 3**Tableau de bord**

CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014 <i>Objectif : OFFRE DE TRANSPORT</i>

Nom de l'indicateur
Places kilomètres (PK)
Cible

L'offre de transports globale doit atteindre la valeur pour chacune des années 2011 à 2014 selon le tableau ci-dessous :

	2011	2012 à 2014
Places*Kilomètres (valeur absolue)	7'162'000	7'504'000

Mode de calcul

Kilomètres x capacité des bateaux

Un système de contrôle embarqué doit permettre de fournir les données nécessaires au rendu de l'indicateur.

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en places x kilomètres; il correspond aux kilomètres commerciaux parcourus par les bateaux multipliés par la capacité des bateaux.

Certains incidents ne pouvant être imputés à l'exploitant (intempéries, vents violents, cas de force majeure, etc...), les journées considérées seront exclues des PK et de la mesure pour toutes les lignes impactées. Un décompte précis de ces journées devra être fourni.

Postulats retenus

M1 et M2: bateaux de 50 places;
M3 et M4: bateaux de 60 places.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque l'offre globale réalisée est égale ou supérieure à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque l'offre globale réalisée est inférieure à la valeur-cible annoncée. La SMGN doit expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités peut être activé selon le fonctionnement décrit en fin d'annexe 2.




CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014
Objectif : CONDITION D'EXPLOITATION

Nom de l'indicateur
Horaire et intervalles de passage

Cet indicateur se vérifie par le respect :

- des intervalles d'offre pour les lignes M1 et M2
- des horaires pour les lignes M3 et M4

Cible

La ponctualité/régularité doit se traduire par les cibles suivantes, pour les quatre années du contrat 2011 à 2014 :

Respect des cadences	
Ligne M1	10'
Ligne M2	10'
Cible : valeur moyenne	95%

Respect des horaires	
Ligne M3	95%
Ligne M4	95%
Cible : valeur moyenne	95%

Un système de contrôle embarqué doit permettre de fournir les données nécessaires au rendu de l'indicateur.

Définition de l'indicateur

L'indicateur "respect des cadences" correspond au pourcentage des courses qui ont un écart inférieur ou égal à 4 minutes par rapport aux cadences de base. La mesure se fait à l'arrivée au terminus.

L'indicateur "respect des horaires" pour les lignes M3 et M4 correspond au pourcentage de courses qui ont un retard inférieur ou égal à 3 minutes par rapport aux horaires de base. La mesure se fait à l'arrivée au terminus.

Certains incidents ne pouvant être imputés à l'exploitant (intempéries, vents violents, cas de force majeure, etc...), les journées considérées seront exclues de la mesure pour toutes les lignes impactées. Un décompte précis de ces journées devra être fourni.

Si les cibles concernant le respect des horaires des lignes M3 et M4 ne sont pas atteintes en raison des impacts des travaux d'agrandissement du port de la Nautique (SNG), le système de pénalités ne pourra pas être appliqué et de nouvelles cibles devront être définies d'entente entre le département et la SMGN.

Aucune avance sur l'horaire n'est permise pour les lignes M3 et M4.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque les pourcentages sont égaux ou supérieurs aux valeurs-cible annoncées.

L'objectif n'est pas atteint lorsque les pourcentages sont inférieurs aux valeurs-cible annoncées. La SMGN doit expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin d'annexe 2.

 h.h.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014
Objectif : FREQUENTATION

Nom de l'indicateur
Fréquentation

Cible de fréquentation

	2010	2011	2012	2013	2014
Fréquentation (valeur absolue)	1'298'239	1'355'000	1'379'000	1'406'000	1'434'000

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en voyages x kilomètres; il correspond à la somme des distances parcourues par les voyageurs dans les convois (= multiplication des voyages comptés sur chaque tronçon par la longueur du tronçon).

Un système de contrôle embarqué doit permettre de fournir les données nécessaires au rendu de l'indicateur.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

Cet indicateur n'est pas soumis à pénalités en cas de non atteinte de sa cible.

Mais, l'atteinte de cet objectif permet d'annuler l'activation du système de pénalité de l'objectif "condition d'exploitation" si la cible n'est que partiellement atteinte. Si la cible n'est pas atteinte, l'annulation du système de pénalité n'a pas lieu.




CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014*Objectif : MAÎTRISE FINANCIERE***Nom de l'indicateur****Taux de couverture globale****Portée de l'indicateur**

L'indicateur doit démontrer que les efforts de rationalisation de l'entreprise permettent de diminuer les charges.

Cible

Le taux de couverture globale doit être au minimum des cibles mentionnées ci-après.

	2010	2011	2012	2013	2014
Taux de couverture	27.58%	29.20%	28.53%	29.03%	29.50%

Mode de calcul

Total des produits
Total des charges

Information

Le total des produits voyageurs comprend les recettes des lignes et les recettes diverses et l'indemnité pour l'introduction de la CTI, selon la législation fédérale en la matière.

Les charges et les produits sont tirés du plan financier pluriannuel 2011-2014 fourni par la SMGN.

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en % en tenant compte de l'ensemble des produits (y compris les indemnités CTI) par rapport à l'ensemble des charges.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le taux de couverture globale est égal ou supérieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le taux de couverture globale est inférieur à la valeur-cible annoncée. La SMGN doit expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin d'annexe 2.



h.h.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014*Objectif : MAITRISE FINANCIERE*

Nom de l'indicateur
Coûts / Offre (PK)

Portée de l'indicateur

Cet indicateur permet de vérifier la corrélation entre l'offre proposée et les coûts engendrés

Cible

Les coûts en rapport à l'offre de transport doivent évoluer de la manière suivante :

	2010	2011	2012	2013	2014
Coût PKP	0.478	0.481	0.488	0.497	0.508

Mode de calcul

Total des charges
 PK

Définition de l'indicateur

L'indicateur est mesuré en CHF en tenant compte de l'ensemble des charges par rapport aux PK. Les charges sont tirées du plan financier pluriannuel 2011-2014 fourni par la SMGN.

Atteinte de l'objectif – système de pénalités

L'objectif est atteint lorsque le coût / PK est égal ou inférieur à la valeur-cible annoncée.

L'objectif n'est pas atteint lorsque le coût / PK est supérieur à la valeur-cible annoncée. La SMGN doit expliquer les causes de ce résultat et le système de pénalités est alors activé selon le fonctionnement décrit en fin d'annexe 2.

 h.h.

CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014
SYSTEME DE PENALITE

Préambule

Un système de pénalités est déterminé entre les parties co-contractantes du contrat de prestations 2011-2014, dans le but de les responsabiliser dans l'atteinte de leurs objectifs.

Fonctionnement

Les éventuelles pénalités de l'exploitant sont liées à l'atteinte ou non de chacune des cibles du contrat de prestations. Celles-ci peuvent être atteintes (au-dessus ou égal de 95% de la cible), partiellement atteintes (entre 80 et 94% de la cible) ou non atteintes (en dessous ou égal à 79% de la cible).

Le montant de pénalité propre à chaque cible est décrit dans le tableau figurant à la page suivante. La pénalité due par la SMGN correspond à la somme de chacune de ces pénalités, et est versée à l'Etat conformément à l'article 18 du contrat de prestations.



CONTRAT DE PRESTATIONS 2011-2014

SYSTEME DE PENALITES A CHARGE DE L'EXPLOITANT

Objectifs	Indicateurs	Répartition des pénalités	Pas atteint (50% de la cible)	Partiellement atteint (entre 50% et 84% de la cible)	Atteint (85% de la cible)
Offre de transport	Places kilomètres réalisées	15'000	15'000	7'500	0.00
		15'000			
Conditions d'exploitation	Horaires Intervalles de passage	7'500	7'500	3'750	0.00
		7'500	7'500	3'750	0.00
		15'000			
Fréquentation	Fréquentation des bateaux	0	0	0	0.00
		0	0	0	0.00
Maîtrise financière	Taux de couverture Coûts de l'offre	10'000	10'000	5'000	0.00
		10'000	10'000	5'000	0.00
		20'000			
Pénalités maximales		50'000	50'000	25'000	0.00

Annexe 4

ACTIVITE TRANSPORT						
PLAN FINANCIER PLURIANNUEL 2011-2014						
BUDGET FONCTIONNEMENT						
	Réel 2009	Budget 2010	PFP 2011	PFP 2012	PFP 2013	PFP 2014
RECETTES						
Lignes M1 à M4 (UNRESO)						
Participation cantonale aux frais gestion/comm. + études	1980	1980	1980	1980	2640	2640
Indemnités communauté tarifaire intégrale (CTI)	75150	77480	136073	98914	102775	106788
Produits transports voyageurs (HT)	771600	804415	833818	907789	943171	979953
Autres produits						
Recettes diverses propres SMGN	37772	41000	35000	35000	35000	35000
TOTAL RECETTES (lignes M1 à M4)	886501	924875	1005872	1043963	1083586	1124381
CHARGES D'EXPLOITATION ET DE GESTION						
Charges d'exploitation						
Salaires et charges sociales (y.c 13ème)	1'378'417	1'538'081	1'595'264	1'730'161	1'765'407	1'799'761
Formation	54'220	20'000	49'740	34'000	34'000	34'000
Entretien bateaux	115'082	274'075	215'350	215'350	215'350	215'350
Entretien débarcadères et véhicules	61'154	48'911	32'725	35'000	35'000	35'000
Amortissement débarcadères	26'720	26'720	0	0	0	0
Amortissement bateaux	119'720	119'720	119'724	119'724	119'724	119'724
Assurances bateaux	11'593	11'593	11'709	11'709	11'709	11'709
Frais exploitation Unireso HT	42'604	40'630	45'687	48'647	51'481	52'531
Carburant	51'776	32'000	50'500	55'000	56'000	57'000
Charges d'exploitation diverses	86'907	88'880	112'770	104'000	103'000	103'000
Total charges d'exploitation	1'948'192	2'200'590	2'233'469	2'353'592	2'391'671	2'428'075
Charges de gestion						
Salaires et charges sociales (y.c 13ème)	490'370	640'018	609'993	624'670	637'163	649'906
Loyers	25'650	38'872	64'606	46'872	74'606	74'606
Services Industriels	30'826	28'000	33'330	35'000	35'000	35'000
Assurances	15'028	21'210	23'230	25'000	25'000	25'000
Charges de gestion diverses	84'710	104'106	116'633	149'806	150'434	151'076
Honoraires	263'160	189'730	264'280	328'300	325'300	355'300
Intérêts	19'143	31'656	22'525	21'000	19'000	18'000
Impôts, taxes et divers	21'954	17'800	17'300	18'000	18'000	18'000
Rémunération des fonds propres		32'500	59'780	56'000	56'000	56'000
TVA non récupérable	54'902	40'000				
Total charges de gestion	1'006'744	1'143'892	1'211'677	1'304'648	1'340'503	1'382'888
TOTAL CHARGES	2'954'936	3'344'482	3'445'146	3'658'239	3'732'174	3'810'963
RESULTAT AVANT SUBVENTION	-2'067'435	-2'419'607	-2'439'275	-2'614'576	-2'648'588	-2'686'582
CONTRIBUTION ETAT GENEVE	2'000'000	2'419'607	2'439'275	2'614'576	2'648'588	2'686'582
RESULTAT APRES SUBVENTION	-67'435	0	0	0	0	0
CONTRIBUTION TOTALE ETAT GENEVE (indemnités de fonctionnement et indemnités CTI)	2'075'150	2'497'067	2'574'348	2'713'490	2'751'364	2'793'370

L.L.

PRÉAVIS

Secrétariat du Grand Conseil**PL 10753
Préavis***Date de dépôt : 13 décembre 2010***Préavis****de la Commission des transports à la Commission des finances
sur le projet de loi du Conseil d'Etat relatif à la ratification du
contrat de prestations SMGN 2011-2014 entre l'Etat de Genève et
la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN)****Rapport de M. Guillaume Sauty**

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports s'est réunie à plusieurs reprises pour traiter ce contrat de prestations. Lors de sa présentation, le contrat a suscité plusieurs questions de la part des commissaires qui aura nécessité l'audition de la nouvelle direction de la *SMGN*.

Durant cette audition, étaient présents MM. Boehler, Charrière et Sella. Pour nous présenter ce contrat, un document de présentation est distribué (voir annexe). M. Boehler commence sa présentation en rappelant que la *SMGN* est une société privée subventionnée depuis 1973. La concession fédérale dure jusqu'en 2025. Il ajoute que la *SMGN* fournissait des services touristiques et publics, ces deux activités ayant été séparées, la seule activité restant au sein des Mouettes genevoises étant celle liée à *UNIRESO*. La *SMGN* a conservé une révision ordinaire avec une fiduciaire agréée en 2009. Pour l'exercice 2010, un audit des comptes a été effectué pour les années 2007, 2008 et 2009 ainsi qu'une situation par rapport à 2010 avec un mandataire externe. Pour l'exercice 2010, il informe que l'offre de transport a été conforme à la commande. Le débarcadère De-Chateaubriand a été mis en place au mois de juillet 2010. Il ajoute que la fréquentation a connu une hausse plus élevée que prévue et il s'en réjouit. D'une manière générale, le fonctionnement a été modernisé, avec notamment une amélioration du système de contrôle interne. Des tableaux de bords seront aussi mis en place

afin que la société puisse donner les éléments nécessaires suivis, en termes d'indicateurs. Il précise qu'aucune pénalité n'a été donnée jusqu'à maintenant.

Du côté des ressources humaines, les choses vont mieux. M. Boehler ajoute qu'une grosse rotation des pilotes a eu lieu et les choses se sont stabilisées. Les travaux d'entretien ont aussi été planifiés dans le détail. Pour ce qui est des chiffres, il informe que la subvention 2010 est plus élevée que celle de 2011 à 2014, car tout l'entretien a dû être rattrapé sur 2010, les travaux ont été repris. Pour ce qui est du personnel, le tournus a réduit la masse salariale, puisque les effets de la grille tarifaire repartent un ou deux crans plus bas. Sur 2011-2014, l'équipe sera stabilisée, de même que la gestion et le rattrapage des entretiens seront terminés. La gestion des risques sera plus maîtrisée encore. Il informe qu'en page 5 du document, il est possible de voir de manière détaillée quel est l'entretien pour chaque bateau.

En conclusion, la flotte des bateaux en bois peut encore être utilisée, l'OFT l'a clairement admis. Il admet que l'utilisation coûtera toujours assez cher, il s'agira donc de prévoir de possibles nouveaux bateaux, mais cela dépend de la volonté du département et du Grand Conseil. Il précise toutefois que la sécurité est garantie avec les anciens bateaux, grâce à l'entretien régulier. Ces bateaux rendront donc le service attendu durant les 4 prochaines années. Concernant la grille salariale, il informe que le salaire du pilote en formation est de 4'200 F et que toute la formation est prise en charge par la SMGN. Le personnel se voit augmenté de 2% par année. Il y a au total 27 employés, dont 2,5 personnes pour le guichet-tour de contrôle, ainsi que 19,5 pilotes. Il remarque que l'année 2010 a permis de traiter le passé avec l'Etat et il s'en réjouit vraiment, cela permet d'avoir une meilleure collaboration et une meilleure relation au sein de l'entreprise. Il informe enfin que la SMGN changera de directeur général le 1er janvier prochain, afin d'avoir une personne encore plus proche du personnel. Il termine sur un point moins réjouissant qui concerne les locaux, dont les négociations sont en cours avec la Ville. La Ville de Genève souhaite construire des bureaux et vestiaires. La Ville doit donc organiser les travaux, car les locaux ne sont franchement plus fonctionnels.

Après la présentation de la direction des Mouettes genevoises, les commissaires ont posé leurs questions.

Un commissaire MCG remarque que la sécurité est dite « garantie », mais il est aussi écrit qu'elle ne correspond plus aux nouvelles normes de sécurité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Il demande si ces bateaux sont conformes ou non. Ce même commissaire demande si les Mouettes genevoises dispensent des apprentissages. M. Boehler répond que ce qui est existant doit être conforme à ce qui est obligatoire aujourd'hui, ce qui est le

cas. Pour ce qui est des nouvelles normes, elles ne concernent que les nouvelles constructions. Les nouvelles Mouettes sont conformes pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En ce qui concerne l'apprentissage, M. Boehler répond que les jeunes ne sont pas pris dans le cadre d'un CFC, mais ils peuvent être retenus pour le permis fédéral de pilote.

Le commissaire UDC a une question par rapport aux nouvelles Mouettes. Il demande combien coûte une nouvelle mouette, quel est le gain en entretien par rapport aux anciennes et quelle serait l'économie en carburant par rapport à une Mouette électro-solaire. M. Charrière répond qu'au niveau de l'entretien, les Mouettes en bois pourrissent, il est nécessaire de changer certaines pièces, car le bateau travaille et subit des chocs. Il ajoute que les Mouettes en bois accostent toutes les 5 minutes, ce qui provoque des chocs qui se répercutent dans toute la structure du bateau, ce qui donne du jeu et l'eau peut s'infiltrer, ce qui fait pourrir le bois. Avec les nouveaux bateaux, ce problème est éliminé. Il ajoute que les Mouettes électriques doivent simplement être nettoyées, car plus elles sont propres, plus elles naviguent rapidement, ce qui amène un gain en énergie électrique. Il n'y a donc pas grand-chose à faire avec les nouvelles, sauf en cas d'avarie à cause d'un accident. Au niveau carburant, il n'y aura pas une réelle économie. Il informe qu'une Mouette en bois consomme environ 1,2 litre à l'heure, mais ne fait que 50 places, voire 40 aujourd'hui car les gens veulent avoir de l'espace. Il existe aussi des bateaux de 60 places, qui permettent une économie en carburant, car ils peuvent accueillir plus de personnes. Pour compléter la réponse M. Charrière ajoute que la Mg1 va coûter autour de 220'000/230'000 F. La construction d'une nouvelle Mouette électro-solaire coûte 1,5 million de francs. Concernant la Mouette en bois, il y aura de nouveau des frais d'ici 4 à 5 ans de l'ordre de 40'000 à 50'000 F, puisque des morceaux de bois auront pourri plus vite que prévu.

Un commissaire socialiste remarque que le nouveau contrat de prestations ne prévoit justement pas d'investissement pour les nouveaux bateaux. Or, la présentation relève la construction de nouveaux bateaux d'ici 4 ans. Il en déduit que le vœu de la SMGN serait de pouvoir remplacer tout ou partie de la flotte. Il souhaite donc quelques informations sur ces nouveaux investissements et leur planification dans le temps.

Le département et la SMGN ont tous deux la même réponse. Il serait peu judicieux, en vue des coûts engendrés par une telle manœuvre, de renouveler la flotte de Mouettes progressivement. Il faudra reparler du renouvellement au prochain contrat.

Un député Vert souhaite savoir quelle est la fréquentation sur les différentes lignes des Mouettes. Le département précise que pour 2009, la

ligne M1 a accueillis 480'000 personnes, la M2 environ 440'000, les M3 et M4 environ 160'000 chacune, ce qui fait au total 1,2 millions de voyageurs.

Une fois l'audition terminée, un commissaire PDC propose l'amendement suivant :

Art. ... *Suivi périodique*

¹ *Tous les 2 ans, les bénéficiaires de l'indemnité de fonctionnement rendent compte à la commission des finances du Grand Conseil de son utilisation, de la variation du nombre de postes de travail, la consommation des ressources accordées et la planification retenue pour l'année suivante.*

² *Ce bilan conditionne la libération de la tranche prévue pour l'année suivante, selon la planification retenue.*

Cet amendement permettrait que le budget de la SMGN soit soumis à un rapport après 2 ans pour pouvoir contrôler le bon fonctionnement de cette prestation. Les différents groupes ont ensuite donné leur position.

Le parti Libéral annonce un préavis favorable à ce contrat de prestations. Le commissaire pense qu'un énorme effort a été fait pour préparer un contrat sur 4 ans et oublier le passé, de manière à mettre un peu d'ordre aux Mouettes Genevoises. Il salue le travail effectué. Il souhaite cependant qu'un amendement soit déposé, allant dans le sens de l'amendement du groupe PDC. Il souhaite cet amendement afin d'avoir un contrôle et un rapport au bout de 2 ans. Il sera donc parfaitement d'accord du moment où un tel amendement sera inclus dans ce contrat de prestations.

Un commissaire PDC rappelle qu'elle a envoyé cet amendement et qu'il peut être aménagé et amélioré. Il informe que cet amendement doit pouvoir être un outil qui permette d'être plus rigoureux. Il ajoute que le groupe PDC soutiendra ce contrat de prestations.

Le commissaire UDC informe que le groupe UDC soutiendra le contrat de prestations et pense qu'il doit être mentionné dans le rapport que la commission des transports soumet cet amendement à la commission des finances. Il pense qu'il est aussi souhaitable qu'il soit mentionné dans le rapport que la commission s'inquiète un peu, tant pour des raisons de sécurité que pour des raisons économiques. Il ajoute qu'il est nécessaire que les 3 bateaux en bois soient renouvelés. Il pense qu'il y a des solutions pour le renouvellement pour le prochain contrat de prestations.

Un commissaire MCG informe que son groupe soutiendra ce contrat de prestations. Pour ce qui est de l'amendement, il y est aussi favorable. Il trouve également très raisonnable de ne pas rénover les bateaux lors de ce contrat de prestations étant donné le budget assez lourd des TPG avec les bus et les

trams. Le MCG fera confiance à la nouvelle direction et espère de nouveaux bateaux dans 4 ans.

Un commissaire Socialiste avise que le parti Socialiste se ralliera au contrat de prestations avec une mention dans le rapport que la commission souhaite avoir des bateaux convenables dans un laps de temps lui aussi convenable. Pour ce qui concerne l'amendement, il se rallie également à la proposition qui émane de la commission.

Le commissaire Vert M. Zbinden annonce que le groupe des Verts donnera aussi un préavis favorable et que le point de situation au bout de 2 ans paraît tout à fait raisonnable. Il est heureux de voir qu'avec une subvention du même ordre que les Proxibus, il est possible de satisfaire 1,2 million de passagers. Il ajoute que les Mouettes sont bon marché, en tenant également compte de l'image pour Genève.

Le président met aux voix le PL 10753 avec la mention d'un rapport tous les deux dans le rapport.

PL 10753 avec mention du rapport tous les deux ans :

Pour : 14 (2 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 LIB, 2 RAD, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : -
Abstention : -

Le préavis pour la Commission des finances sur le PL 10753 est favorable à l'unanimité.

La Commission des transports donne donc un préavis favorable à ce contrat de prestations, et joint son souhait d'amendement concernant un rapport rendu tous les deux ans.



SOCIÉTÉ DES MOUETTES GENEVOISES

Commission des transports du Grand Conseil
du 7 décembre 2010

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

- Société privée, subventionnée par l'Etat depuis 1973
- Concession fédérale de transports valable jusqu'en 2025, pour le Petit Lac et le Rhône
- Opérateur de services touristiques et de transports publics (4 lignes Unireso) jusqu'à mi-2007
- Dès le 1^{er} janvier 2007:
 - MGN = opérateur de transports publics (4 lignes)
 - Swissboat = services touristiques, desserte des débarcadères de Ruth-Bellote-Bellerive-Creux-de-Genthod-Bellevue Port Gitana-Reposoir.
- **Exercice 2009** : Révision en mode « ordinaire » par une fiduciaire agréée ASR
- **Exercice 2010** : Audit des comptes 2007, 2008, 2009 et situation 2010 par un mandataire externe désigné par le Département, audit qui a validé le Budget 2011-2014

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

2010 (Provisoire):

- Offre mise en service conforme à la commande du contrat
- Mise en service du débarcadère de Chateaubriand en juillet 2010
- Hausse de la fréquentation plus élevée que prévue
- Modernisation du fonctionnement opérationnel en cours :
 - Intégration du Système de contrôle interne,
 - Amélioration des outils de gestion,
 - Mise en place de tableaux de bords,
 - Stabilisation des ressources humaines opérationnelles
 - Planification des travaux d'entretien

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Comptes	Budget	Contrat de prestations 2011-2014			
		2011	2012	2013	2014
2'153'000	2'497'000	2'334'873	2'311'481	2'344'535	2'381'623

Subvention 2010 plus élevée que 2011 à 2014 en raison de :

- Dépenses d'entretien 2009 et 2010 importantes, avec rattrapage travaux 2008 interrompus
- Important tournus du personnel entre 2009 et 2010
- Modernisation de la gestion opérationnelle sur 2010

Subvention 2011-2014 stable et moins élevée :

- Équipe stabilisée, gestion stabilisée, rattrapage terminé
- Période basée sur l'entretien normal des bateaux
- Gestion des risques intégrée

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Les bateaux : en quel état sont-ils ?

- MG.N°1 en cours de rénovation complète depuis 2008 ; mise en service courant janvier 2011. Prochain contrôle périodique : 2013.
- MGN°5 va entrer en chantier pour rénovation complète ou partielle en janvier 2011. Prochain contrôle périodique : 2013.
- MG.N°6 contrôle périodique de la carène ainsi que propulsion et gouverne en 2011.
- MG.N°8 sortie de rénovation partielle en 2009. Devra être à nouveau sortie de l'eau en 2011 pour un contrôle périodique, comprenant l'inspection fédérale des courants forts.
- MG.N11 contrôle périodique de la carène ainsi que propulsion et gouverne en 2012.
- MG.N°12 contrôle périodique de la carène ainsi que propulsion et gouverne en 2011. Prévoir changement des batteries de propulsion.

Conclusion : La flotte de bateaux en bois peut encore être conservée ce que l'OFT (Office Fédéral des Transports) a clairement admis. Toutefois, cette utilisation coûtera toujours très cher car ces bateaux n'ont pas été construits pour une exploitation durant d'aussi longues années et surtout à une cadence aussi soutenue que maintenant. Par ailleurs, ils ne correspondent plus aux nouvelles normes de sécurité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Mais, aussi longtemps que l'entretien est assuré avec diligence, la sécurité sera toujours garantie.

En revanche, la construction de nouveaux bateaux d'ici 4 ans permettrait de réduire sensiblement les coûts d'entretien et d'assurer ainsi une meilleure sécurité et accessibilité en ligne avec les nouvelles normes de l'OFT.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La grille salariale

Suite à la signature d'une convention collective de travail, entre les Mouettes Genevoises et le Syndicat du personnel des transports SEV, en 2008, les employés bénéficient d'un salaire mensuel fixe dès leur entrée dans l'entreprise, tout en leur offrant une vision à long terme quant à l'évolution de ce dernier.

Le salaire se compose en deux parties : l'une liée à la fonction (salaire minimum) et la deuxième liée à l'expérience (annuités de 2% sur 6 ans) selon la grille ci-dessous :

	Minimum	+2%	+2%	+2%	+2%	+2%	+2%
		1 an	2 ans	3 ans	4 ans	5 ans	6 ans
Pilote	4'590	4'682	4'775	4'871	4'968	5'068	5'170
Caisière/contrôle	4'284	4'370	4'458	4'547	4'638	4'731	4'826
En formation	4'200						

Le salaire est versé en 13 fois.

La formation est totalement prise en charge et rémunérée par les Mouettes Genevoises depuis 2008.

Grâce au nouveau contrat de prestations sur 4 ans, les employés pourront bénéficier d'une augmentation liée au renchérissement du coût de la vie, basée sur l'indice de l'Etat de Genève.

Nombre d'employés : 27 dont 1 directeur général, 1 directeur technique à 80% et 3 employées à l'administration à 100%, 80% et 60%.

2,5 personnes pour le guichet-tour de contrôle.

19,5 pilotes : dont 4 à 50%, 2 à 70/80% et 2 ne font que des remplacements sporadiques (en free-lance).

L'effectif pilotes à plein temps pour tourner est de 14,5.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE

La collaboration avec le Département ?

- L'année 2010 a permis de traiter définitivement le « passé » et de préparer « l'avenir ».
- L'année 2010 a permis de mettre en place des modalités de collaboration basées sur la confiance et la continuité.

Le problème majeur :

Les locaux



Coût de l'augmentation de l'offre de transport,
jusqu'à 21:00
durant 7 mois (1^{er} avril au 31 octobre), dès 2011.

26 janvier 2011



1

Avant-Propos

Demande de la Commission des finances du Grand Conseil du 19 janvier 2011:

« Quel serait le coût d'une prolongation de service des Mouettes Genevoises, jusqu'à 21 heures du 1^{er} Avril au 31 Octobre, de 2011 à 2014? »

L'offre ci-après répond à la demande:

2011: prolongation des services sur juillet-août (2 mois)

2012 à 2014: prolongation des services d'avril-octobre (7 mois).

Il n'est matériellement pas possible d'offrir la totalité des 7 mois de service supplémentaire dès 2011, pour des raisons syndicales et matérielles.

Nota: Le fait d'augmenter l'utilisation des bateaux accroît simultanément les risques de panne.

Genève, le 26 janvier 2011

2

Impact sur l'exploitation

2011

- Utilisation du personnel existant
- Extension de l'offre réalisée en proposant au personnel de faire des heures supplémentaires
- Nécessité de prévoir une surveillance accrue (1 vigile par bateau)
- + 2% d'offre supplémentaire

2012 à 2014

- Engagement et formation de 2 personnes supplémentaires
- Nécessité de prévoir une surveillance accrue (1 vigile par bateau)
- + 7% d'offre supplémentaire

3

Chiffrage de l'offre supplémentaire

	2011	2012	2013	2014
Pilotes	92'266	150'733	153'748	156'823
Tour de contrôle	9'459	43'103	43'965	44'845
Mécaniciens	28'554	15'737	16'052	16'373
Surveillance	44'500	140'000	140'000	140'000
Frais indirects	26'217	52'436	53'064	53'706
Total	200'996	402'009	406'829	411'747

4

Montant de la subvention adaptée

	Comptes	Budget	Contrat de prestations 2011-2014			
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Subvention CP	2'153'000	2'497'000	2'334'873	2'311'481	2'344'535	2'381'623
Supplément charges	0	0	200'996	402'009	406'830	411'746
Total subventions	2'153'000	2'497'000	2'535'869	2'713'490	2'751'365	2'793'369

5

Nouvel horaire

Ce nouvel horaire est valable pour:

2011: du 1^{er} juillet au 31 août

2012 à 2014: du 1^{er} avril au 30 octobre

	Lignes	Horaires	Fréquences
Lundi à vendredi	M1, M2	7:30 à 21:15	toutes les 10'
	M3, M4	7:30 à 21:15	toutes les 30'
Samedi	M1, M2	8:30 à 21:15	toutes les 10'
	M3	8:20 à 21:15	toutes les 30'
	M4	9:20 à 21:15	toutes les 30'
dimanche	M1, M2	10:00 à 21:15	toutes les 10'
	M3, M4	10:00 à 21:15	toutes les 30'

Certaines courses peuvent être supprimées par fort vent (bise) ou en cas de mauvais temps.

En dehors de ces périodes, l'horaire de base est inchangé (toutes les courses finissent à 19h45).

6

Comparaison des indicateurs CP – nouvelle offre

	2010		2011		2012		2013		2014	
	CP	Réalisé	CP	Nlle offre						
Places kilomètres*			7013'048.00	7097'204.10	7013'048.00	7503'961.36	7013'048.00	7503'961.36	7013'048.00	7503'961.36
Cadences M1 (minutes)			10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
Cadences M2 (minutes)			10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00
Respect des horaires M3			95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00
%										
Respect des horaires M4			95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00	95.00
%										
Ratio Coûts / offre	0.478		0.463	0.485	0.464	0.487	0.474	0.497	0.485	0.508
Cible de fréquentation	1'298'239	1'307'377	1'324'000	1'355'000	1'351'000	1'378'571	1'378'000	1'406'122	1'405'000	1'433'673

7

Conclusion

Nous nous engageons à offrir ce service supplémentaire à la population genevoise.

Cependant, il faut prendre en considération les points suivants :

- Exiguïté et vétusté des locaux (promiscuité et équipements insuffisants: vestiaires, sanitaires, etc...)
- Usure supplémentaire des bateaux nécessitant d'avantage d'entretien (prévu dans le chiffre)
- Surveillance (un vigile par bateau) supplémentaire indispensable pour une question de sécurité, pour se prémunir de la déprédation des bateaux de nuit.
- Accord nécessaire du personnel et des syndicats pour l'augmentation de l'offre en 2011.



8