



Date de dépôt : 28 janvier 2025

Rapport

**de la commission des finances chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat accordant une indemnité de 16 688 310 francs
aux Mouettes Genevoises SA (MG SA) pour les années 2025-2029**

Rapport de majorité de Laurent Seydoux (page 4)

Rapport de minorité de François Baertschi (page 24)

Projet de loi (13520-A)

accordant une indemnité de 16 688 310 francs aux Mouettes Genevoises SA (MG SA) pour les années 2025-2029

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

Art. 1 Contrat de prestations

¹ Le contrat de prestations conclu entre l'Etat et les Mouettes genevoises SA (ci-après : MG SA) est ratifié.

² Il est annexé à la présente loi.

Art. 2 Indemnité

¹ L'Etat verse aux MG SA, sous la forme d'une indemnité monétaire d'exploitation au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, un montant annuel de 3 337 662 francs.

² Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 8, alinéa 2.

Art. 3 Programme

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme M01 « Transport et mobilité ».

Art. 4 Durée

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2029. L'article 8 est réservé.

Art. 5 But

Cette indemnité doit permettre aux MG SA de remplir la tâche qui leur 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

Les MG SA doivent respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 8 Relation avec le vote du budget

¹ 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.

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

Art. 9 Contrôle périodique

Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par les MG SA 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 la santé et des mobilités.

Art. 10 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, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Laurent Seydoux

La commission des finances a traité cet objet durant ses séances du 27 novembre, des 4 et 11 décembre 2024 et enfin du 8 janvier 2025, sous la présidence de M. Jacques Béné.

Les procès-verbaux ont été pris par M^{mes} Emilie Gattlen et Pauline Ley. La commission a été assistée dans ses travaux notamment par le secrétaire de la commission, M. Raphaël Audria.

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

AUDITIONS :

27 novembre 2025

- *M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSM*
- *M. Cyril Arnold, directeur financier, DSM*

M. Maudet explique que le contrat de prestations des Mouettes genevoises, qui couvre la période 2025-2029, est la transcription, sur le plan d'eau, du plan d'action des transports en commun (PATC). Ce PATC fixe les besoins en termes d'offres et les Mouettes en font partie traditionnellement.

Il s'agit d'un contrat de prestations de cinq ans, coordonné sous les auspices de la convention tarifaire Unireso pour le volet des recettes. Le montant total est à découper en cinq tranches équivalentes. Aucune progression significative de l'offre n'est à signaler. Des vellétés de franchissement du plan d'eau ont été évoquées dans la presse, avec des projets à des degrés de maturité divers, mais il n'existe pas à proprement parler de nouvelles lignes des Mouettes prévues.

Le nouveau contrat de prestations s'adosse au précédent, qui a été fortement marqué par le COVID. Les cibles ont été légèrement inférieures en 2022 pour cette raison, et en 2020 pour tenir compte de la fermeture complète liée à la pandémie. Il faut signaler que les Mouettes ne sont pas seulement une offre de transport, mais aussi une offre touristique. Par nature, le tourisme était fortement réduit en 2020 et 2021. Il est donc difficile d'interpréter les résultats des quatre années, qui sont faussés par l'absence de fréquentation due au

COVID. Au niveau des recettes, il y a eu durant deux ans une activation de la garantie de déficit en lien avec le COVID.

Le taux de couverture est indiqué à la page 6 de la présentation. Il s'agit du même principe que celui expliqué pour les TPG. Concernant les adaptations contractuelles intervenues, on peut signaler qu'un seul bateau électro-solaire a pu être mis en service, sur la ligne Nautique – Perle du Lac.

Le contrat de prestations 2025-2029 reste sur une offre de transport similaire, avec un maintien des fréquences et des amplitudes pour les quatre lignes. L'offre estivale en soirée est conservée de fin mai à début octobre. La demande est forte pour ces liaisons, qui ont été étendues à la faveur du contrat de prestations précédent.

Un des enjeux pour la période à venir est le renouvellement de la flotte, avec des bateaux électro-solaires. Les Mouettes ont un certain nombre de bateaux anciens, notamment le bateau de réserve qui est homologué, mais qui doit vraiment être renouvelé. A noter que ce contrat de prestations se fonde sur les recettes réelles de 2023 seulement, puisque cette année-là a marqué la reprise post-COVID. Pour rappel, les Mouettes sont comprises dans les éléments de gratuités qui interviendront en 2025.

En termes de charges, des augmentations des salaires ont été négociées dans le cadre de la CCT, par les mêmes syndicats que les TPG. Une augmentation de 2% est prévue sur 15 ans, étant précisé que les rémunérations des conducteurs, qui sont révisées chaque année sous l'angle de l'indexation, sont assez misérables. Un poste de responsable technique s'impose par ailleurs, au vu des éléments de la nouvelle flotte. Actuellement, ce poste n'existe pas et le directeur général fait un peu tout. Il faut également signaler que ce contrat de prestations présente un enjeu de succession et de retrait du modèle familial des Mouettes, qui n'assure pas la pérennité totale de l'entreprise. Il n'est d'ailleurs pas totalement exclu que les Mouettes soient rachetées par exemple par les TPG, en 2025-2029 ou plus tard.

En ce qui concerne le plan d'investissements, des investissements substantiels sont à signaler en 2026, avec l'acquisition et la mise en service des nouveaux éléments de la flotte. En termes de suivi du contrat, le système de pénalités déjà évoqué la semaine dernière est rappelé.

En conclusion, la contribution de l'Etat est calculée pour arriver à un résultat à l'équilibre, qui est d'ailleurs atteint. La légère augmentation de la subvention de fonctionnement garantit essentiellement l'évolution des charges de personnel et le poste de responsable technique. Les attentes liées à ce contrat de prestations sont une augmentation de la fréquentation alignée sur le réseau,

des résultats annuels à l'équilibre et des réflexions sur le développement de nouvelles lignes.

Le Conseil d'Etat pense en effet que le plan d'eau est sous-utilisé, mais qu'il faut accroître son utilisation intelligemment. Certaines communes, comme Cognoy, sont très demandeuses. Le débarcadère de cette dernière, à la Tour carrée, sous réserve de rénovations et d'aménagements alentour, présenterait un certain intérêt pour un franchissement du lac. Des communes se sont également annoncées pour un franchissement modeste (10 traversées aller-retour avec chargement de trottinettes et vélos) ; c'est ce qu'on appelle la Voie Bleue. Des possibilités d'amélioration des débarcadères existent également à Bellevue et au Creux de Genthod. Les Mouettes ne sont pas en état de le faire aujourd'hui, mais elles pourraient devenir un opérateur plus important à l'avenir, au même titre que la CGN.

Une députée (S) observe que, aujourd'hui, les Mouettes sont assez mal raccordées au reste du réseau des transports publics, eu égard à la distance entre les débarcadères et les différentes lignes. Elle demande si l'entrée en service de la nouvelle ligne des Plages en été apportera davantage de fréquentations aux Mouettes en permettant des transbordements plus faciles entre les Mouettes et les TPG.

M. Maudet indique que c'est possible, mais il rappelle que la ligne des plages est prévue sur la rive gauche principalement.

4 décembre 2025

- *M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat*
- *M. Alexandre Bohler, administrateur des Mouettes Genevoises*
- *M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, professionnels et du développement multimodal*

M. Pavageau explique les éléments clés du contrat de prestations concernant les Mouettes Genevoises. Ce contrat prévoit la continuité de l'offre actuellement assurée, soit une fréquence de 10 minutes sur les lignes M1 et M2, ainsi qu'une fréquence de 30 minutes sur les lignes M3 et M4. Le montant total s'élève à un peu plus de 16,6 millions de francs pour l'ensemble de la période 2025-2029. Un aspect majeur de ce contrat réside dans la poursuite de l'électrification complète des opérateurs de transports publics genevois, décidée il y a deux ans. Les Mouettes Genevoises, tout comme les TPG, ont progressivement remplacé leurs bateaux par des modèles entièrement solaires. Le dernier bateau de cette flotte, livré en 2023 dans le cadre du marché précédent, est affecté à la ligne M1, notamment pour desservir la zone sous le

pont du Mont-Blanc, où des contraintes techniques et d'accessibilité spécifiques existent. Un nouvel appel d'offres sera prochainement lancé pour un bateau supplémentaire, dont la livraison est prévue pour 2026.

Au niveau des recettes, celles-ci proviennent exclusivement de la communauté tarifaire UNIRESO, qui répartit les revenus en fonction de la fréquentation entre les trois opérateurs principaux : TPG, CFF et Mouettes Genevoises. Les Mouettes Genevoises, représentant 0,4% de la fréquentation cantonale totale, perçoivent 0,4% des recettes. Ces dernières, estimées à 800 000 francs l'an dernier, devraient progressivement atteindre entre 900 000 et 1 000 000 francs par an. Des recettes propres sont également générées par les Mouettes Genevoises, notamment grâce à la production d'électricité via des panneaux photovoltaïques installés le long du port, ainsi que par le système d'abonnements généraux vendus à l'échelle nationale. Les revenus liés aux abonnements sont redistribués entre les différents opérateurs de Suisse par les CFF. Par ailleurs, la subvention cantonale, répartie de manière uniforme sur cinq ans, s'élève à 3 370 000 francs par an. Concernant les charges, les principaux postes de dépense concernent, comme pour la plupart des opérateurs de transports publics, les frais de personnel et les amortissements liés à l'acquisition et à l'entretien des bateaux. En termes d'investissements, les amortissements sont associés notamment à la livraison prévue en 2026 d'un nouveau bateau pour un montant d'environ 1,7 million de francs. Parallèlement, les premiers bateaux solaires de la génération précédente nécessiteront des remplacements réguliers de batteries, une procédure similaire à celle des TPG avec leurs trolleybus.

Enfin, le bilan établi et la négociation menée avec le DSM et l'opérateur visent un équilibre global des comptes des Mouettes Genevoises. Par rapport au contrat de prestations précédent, des augmentations naturelles sont constatées, notamment pour les frais de personnel et les amortissements liés à l'acquisition des nouveaux bateaux. Une évolution d'environ 400 000 francs est relevée entre le contrat établi en 2020 et celui proposé pour 2025.

M. Bohler informe que la convention collective de travail liant les Mouettes Genevoises à leur personnel, via le syndicat SEV, arrive à échéance à la fin de l'année en cours. Une renégociation a été menée avec le SEV, qui a présenté un certain nombre de revendications. Certaines d'entre elles ont été acceptées, en coordination avec le département, tandis que d'autres ont été écartées. Un e-mail détaillant les concessions accordées ainsi que leur coût a été transmis en réponse aux questions posées lors de la séance précédente. En complément, il est précisé qu'une part significative de l'augmentation de la subvention est due à l'indexation des salaires, qui n'avait pas été appliquée depuis plusieurs années. Cette absence de mise à jour, couplée à une inflation importante, a

nécessité un rattrapage partiel. Ce rattrapage, ainsi que l'indexation actuelle, explique en grande partie l'accroissement des montants alloués. En ce qui concerne le nouveau bateau destiné à la ligne M1, M. Bohler précise que l'appel d'offres est terminé. L'entreprise genevoise a été retenue pour sa construction. La livraison est prévue pour la fin de l'année 2025, avec une mise en service dans le courant de 2026, une fois la formation des pilotes achevée. Ce bateau sera conçu pour naviguer sous le pont du Mont-Blanc et sera accessible aux personnes à mobilité réduite. M. Bohler reste à disposition pour toute question supplémentaire sur ces points.

Un député (LC) demande des précisions supplémentaires concernant le nouveau bateau.

M. Bohler explique qu'il s'agit du quatrième bateau entièrement électrique de la flotte des Mouettes Genevoises. Sa construction initiale est réalisée en Pologne, sous la commande d'une entreprise genevoise, qui finalise ensuite l'assemblage du bateau à Vernier. Le bateau est conçu pour transporter 60 passagers, contre 50 actuellement, ce qui portera à quatre le nombre de bateaux capables de transporter 60 passagers dans la flotte. Deux offres avaient été reçues pour ce projet. L'une provenait d'une entreprise française et était légèrement plus onéreuse. Le choix s'est porté sur l'offre de meilleure qualité et la moins chère.

Un député (MCG) demande des précisions concernant le nombre d'employés frontaliers titulaires d'un permis G.

M. Bohler répond que l'effectif total se compose de 26 employés, dont 15 résidant en Suisse et 10 domiciliés en France voisine. Il ajoute disposer de l'information exacte sur le nombre précis de permis G et s'engage à la transmettre ultérieurement.

M. Maudet intervient pour contextualiser les montants des salaires. Il souligne que les salaires des employés des Mouettes Genevoises ne sont pas excessifs, mais reflètent des conditions modestes. Bien qu'il y ait eu une légère augmentation des salaires, il rappelle qu'ils avaient stagné pendant quatre ans en raison de l'absence d'indexation. En proportion de la masse salariale et du nombre d'employés, les conditions salariales restent relativement modestes tout en respectant la convention collective de travail. A titre d'exemple, il mentionne que la prime de travail le dimanche a été augmentée de 13 à 15 francs. Concernant l'impact global des augmentations salariales, celles-ci représentent environ 282 000 francs sur l'année, soit une hausse de l'ordre de 10%.

Un député (PLR) souligne que l'interprétation des chiffres peut varier en fonction de la perspective adoptée. Il observe que les frais de personnel

augmentent de 22% sur cinq ans, ce qu'il considère comme une progression significative. Il relève également que la convention collective prévoit une augmentation salariale de 7,5%, tout en précisant qu'il s'agit d'une indexation et non d'une annuité. Une augmentation annuelle supplémentaire liée à l'annuité vient également s'ajouter. Il interroge sur la manière dont ces conditions se comparent à celles appliquées par d'autres entités de transport, comme les TPG ou les CFF. Il souhaite savoir si la convention collective en question est spécifiquement négociée pour les Mouettes Genevoises ou si elle s'aligne sur des pratiques plus générales du secteur des transports publics. Il poursuit en demandant des précisions sur l'augmentation de la prime dominicale de 13 à 15 francs, notant que cette hausse peut être jugée modeste ou importante selon les critères de comparaison retenus.

M. Maudet répond en précisant que la convention collective en question est spécifique aux Mouettes Genevoises, mais que les négociations menées au niveau national, principalement avec le syndicat SEV, ont un impact sur les entreprises de transports locaux, même si cela n'est pas systématique. Il explique que des discussions nationales ont lieu chaque année, généralement en fin d'année, et que la pression exercée par les syndicats se concentre principalement sur les CFF, qui sont fortement syndiqués.

A Genève, il arrive régulièrement que des décisions nationales soient reprises, bien que cela ne se traduise pas systématiquement par des augmentations salariales directes. Par exemple, des revendications pour une indexation des salaires peuvent être formulées. L'année précédente, une augmentation importante avait été demandée au niveau national, en raison notamment d'un effet de rattrapage lié à des indexations non appliquées dans le passé. M. Maudet précise que, dans le cas des TPG, la situation était différente, car une clause prévoit que les augmentations ne peuvent être envisagées que si des résultats financiers positifs sont constatés. C'est dans ce contexte que les syndicats ont mis en avant les retards accumulés dans l'indexation des salaires. Il indique que, bien qu'il existe des débats nationaux influençant les compagnies de transport, chaque entreprise conduit ses propres négociations en fonction de sa situation spécifique. Dans le cas des Mouettes Genevoises, la négociation portait essentiellement sur un rattrapage des indexations bloquées ces dernières années, indépendamment des problématiques rencontrées par les TPG.

M. Pavageau apporte un complément d'information concernant la ligne des frais de personnel évoquée. Il précise qu'elle ne se limite pas aux salaires perçus directement par les conducteurs, mais inclut également l'évolution professionnelle et les formations nécessaires. Les spécificités du domaine de la navigation impliquent des exigences croissantes de formation imposées par

l'Office fédéral des transports, ce qui se traduit chaque année par des coûts de formation de plus en plus élevés, que les Mouettes Genevoises s'engagent à couvrir. Par ailleurs, il rappelle qu'un précédent contrat avait instauré une comptabilité analytique et un système de gestion que les Mouettes ne possédaient pas auparavant. Ce dispositif permet désormais un suivi financier trimestriel, conformément aux engagements pris par le Conseil d'Etat lors de la précédente législature. Cette mise en place implique également la mobilisation de personnel dédié au monitoring financier, dont les coûts sont suivis par le département.

Un député (PLR) insiste sur la nécessité d'obtenir des précisions concernant l'augmentation de 22% des frais de personnel sur cinq ans, qu'il juge significative. Il indique que 7,5% de cette augmentation proviennent de l'indexation, mais qu'il reste une hausse de 15%, ce qui représente, en chiffres absolus, 680 000 francs.

M. Pavageau répond en précisant que le recalage des chiffres commence l'année prochaine, avec une masse salariale initiale de 3 millions de francs, qui atteindra 3,4 millions en fin d'exercice, après mise à jour de l'indexation qui n'avait pas été appliquée les années précédentes. Il indique avoir des difficultés à retrouver le chiffre de 22% mentionné par le député (PLR), si un point de départ est ajusté à zéro.

Le député (PLR) réaffirme que son calcul prend 2024 comme année de référence, ce qu'il considère comme le véritable compteur à zéro.

M. Pavageau explique que le rattrapage inclut cinq années d'inflation et rappelle que les TPG bénéficient d'un mécanisme d'indexation automatique dans leurs statuts, ce qui n'était pas le cas pour les Mouettes Genevoises. Il précise que ce rattrapage vise à établir une équité entre les différents personnels des opérateurs de transports publics et qu'une fois celui-ci appliqué, l'augmentation effective ne correspond pas à 22%.

M. Maudet intervient pour préciser que le député (PLR) compare les chiffres de 2024 à 2029, et non de 2025 à 2029.

Le député (PLR) confirme cette méthodologie et insiste sur le fait que, pour 2025, les accords étant déjà établis, son calcul inclut une augmentation de 22% entre 2024 et 2029. Il souligne que, au-delà des 7,5% liés à l'indexation, il reste une augmentation de 15% pour laquelle il souhaite des explications détaillées.

M. Pavageau indique qu'il fournira une décomposition des chiffres, en se basant sur les autres contrats déjà passés.

Le député (PLR) remercie pour les informations fournies et s'enquiert de l'existence d'une indexation automatique des salaires au sein des CFF.

M. Maudet répond que les augmentations salariales aux CFF ne sont pas automatiques, mais résultent de négociations régulières avec les partenaires sociaux. Il propose de se renseigner davantage sur le statut des CFF à ce sujet.

M. Pavageau indique que, selon les informations disponibles sur le site des CFF, une augmentation de 3,3% de la masse salariale a été accordée pour l'année 2023.

Un député (UDC) note que l'offre semble rester stable par rapport à celle actuellement délivrée, mais relève une baisse des kilomètres parcourus en valeur absolue, passant de 135 000 km à 134 800 km dans les indicateurs. Il demande des précisions pour comprendre si l'offre est effectivement identique. Par ailleurs, il questionne le système de pénalités prévu. Il s'interroge sur le caractère incitatif d'une pénalité de 15 000 francs si l'offre n'atteint pas 80%, et suggère que, si une part importante de l'offre n'est pas délivrée, les pénalités devraient être proportionnellement plus significatives.

M. Pavageau répond en soulignant que les indicateurs de production des Mouettes Genevoises sont plus sensibles à des facteurs externes, notamment météorologiques, par rapport aux TPG. Des variations importantes peuvent survenir d'une année à l'autre ou d'un mois à l'autre, notamment en raison de la bise. L'écart mentionné entre 134 800 km et 135 000 km s'inscrit dans cette variabilité et reste relativement faible. Concernant les pénalités, M. Pavageau explique que l'approche adoptée par le département n'est pas axée sur un contrôle rigide au quotidien. Il précise qu'en fin de compte, si une pénalité est pleinement appliquée, le bénéfice réalisé par les Mouettes Genevoises est redistribué en fin d'exercice. Ainsi, les pénalités n'affectent pas le coût global de la prestation pour le canton de Genève. Il ajoute que l'application accrue des pénalités n'aurait pas de réel impact macroéconomique sur le coût global du contrat. En ce qui concerne l'offre et la variation des indicateurs, M. Pavageau note que le nombre de places varie selon le type de bateau utilisé. Ainsi, les indicateurs évoluent à la fois en fonction du nombre de kilomètres parcourus et du nombre de places/kilomètres. Il précise que la principale évolution dans la gestion des contrats consiste à se concentrer davantage sur le nombre de kilomètres réalisés par un conducteur, cet indicateur reflétant mieux les coûts liés aux charges salariales, à la consommation énergétique et à l'utilisation des bateaux.

Le député (UDC) souligne que, dans le cas où les Mouettes Genevoises atteindraient seulement 78% de l'objectif fixé, la pénalité de 15 000 francs paraît faible en regard de la subvention annuelle de 3,4 millions de francs destinée à assurer cette offre. Il reconnaît que des facteurs comme la météo peuvent influencer les résultats, mais questionne la pertinence de fixer des pénalités si leur montant est si peu significatif.

M. Pavageau répond en indiquant que les taux d'atteinte des objectifs sont rarement aussi bas. Les Mouettes Genevoises réalisent généralement entre 95% et 100% des objectifs fixés. Il reconnaît néanmoins la légitimité de la question concernant la pertinence des indicateurs de pénalité et leur montant. Pour le département, ces indicateurs servent avant tout à évaluer la qualité de la prestation et à garantir un suivi régulier. Il rappelle que le Conseil d'Etat s'est engagé à un monitoring trimestriel pour analyser ces données en détail. Les pénalités, bien que faibles, constituent un outil permettant de maintenir un dialogue constructif avec la direction des Mouettes Genevoises. Elles s'inscrivent dans une logique de suivi matériel des performances, basé sur des chiffres concrets de production, plutôt que de se limiter à la simple application ou non d'une pénalité de 15 000 francs.

Un député (PLR) interroge sur l'accord avec les syndicats et plus particulièrement sur la modification du régime d'assurance perte de gain. Il souhaite clarifier si l'économie annoncée de 3000 francs correspond uniquement à une réduction de la prime ou à l'ensemble des coûts.

M. Bohler explique que l'économie de 3000 francs résulte de la mise en balance entre la réduction de la prime et les coûts supplémentaires induits par le passage du délai de carence de 30 jours à 90 jours. Il souligne que cette estimation est complexe à établir, car elle dépend du nombre d'employés qui seraient malades pendant une période comprise entre 30 et 90 jours. L'estimation a été réalisée sur la base des données des trois dernières années, ce qui a permis d'arriver à ce montant.

Le député (PLR) conclut que les 3000 francs annoncés incluent donc l'ensemble des coûts et des économies liés à cette modification.

Un député (S) interroge sur le projet de la Voie Bleue, notant que, selon le site internet, une phase pilote de trois ans est prévue à partir du 11 avril 2025. Il souhaite savoir si cette information est exacte et si les projections financières intègrent les recettes et la fréquentation liées à ce projet. Il demande également des précisions sur l'état d'avancement du projet.

M. Maudet répond que le projet de la Voie Bleue est opéré par la CGN et non par les Mouettes Genevoises. Il trouve surprenant que le site avance une date précise, car l'ouverture d'une nouvelle ligne nécessite un préavis du canton sur le dossier présenté à l'Office fédéral des transports. A ce stade, le canton n'a pas encore reçu le dossier de l'OFT, rendant l'annonce d'une ouverture en avril prématurée. Par conséquent, ce projet ne concerne pas les Mouettes Genevoises et ne figure pas dans leur contrat de prestations.

Un député (PLR) interroge sur les dispositions de la convention collective de travail récemment signée, en particulier concernant les négociations

salariales et la question de l'indexation. Il mentionne qu'il est indiqué qu'au cours de la durée du contrat de prestations entre l'Etat de Genève et les Mouettes Genevoises, une augmentation correspondant à la compensation de l'enchérissement est accordée automatiquement au personnel selon l'indice genevois des prix à la consommation du mois de novembre de chaque année. Cependant, cette indexation n'est accordée que si elle est explicitement mentionnée dans le contrat de prestations. Dans le cas contraire, des négociations doivent être ouvertes entre les parties. Le député (PLR) relève que, sauf erreur, cette mention ne figure pas explicitement dans le contrat.

M. Bohler rectifie en indiquant que cette clause est bien incluse à l'article 5, chiffre 11, page 8 du contrat. Il précise qu'au moment des négociations avec le SEV, il a ajouté cette clause par précaution, pour le cas où l'Etat n'accepterait pas l'indexation. Cela lui permet de ne pas s'engager unilatéralement si l'Etat refuse cette mesure.

Le député (PLR) demande ce qu'il se passerait dans l'éventualité d'un refus de l'Etat.

M. Bohler explique que, dans ce cas, de nouvelles négociations seraient ouvertes avec le SEV.

Le député (PLR) s'interroge ensuite sur le mécanisme en place aux TPG, demandant si l'indexation y est prévue automatiquement.

M. Maudet répond qu'un automatisme existe dans les statuts du personnel des TPG, spécifiquement à l'article 23. Cet article prévoit une indexation à condition que des chiffres noirs soient réalisés ou que des recettes spécifiques le permettent via un mécanisme d'indexation négocié entre la direction et les syndicats. En cas de déficit, l'indexation n'est en principe pas appliquée. Toutefois, il souligne que les statuts actuels, rédigés il y a longtemps, contiennent des ambiguïtés. Ces lacunes ont été exploitées à plusieurs reprises pour réclamer des rattrapages. Il indique que ces statuts feront l'objet d'une renégociation en début d'année prochaine, car l'objectif est de supprimer tout automatisme dans ces mécanismes. Il rappelle qu'au niveau cantonal, lorsque la question de l'indexation s'est posée l'année précédente, certaines propositions de rattrapage ont été formulées, entraînant une charge supplémentaire pour l'Etat en dehors du cadre du contrat de prestations. Ces points devront être intégrés et clarifiés lors des futures négociations. Bien qu'un certain automatisme existe sur la question de l'indexation, son application et son versement ne sont pas garantis automatiquement.

11 décembre 2024

Un député (PLR) dit être interpellé par le premier point concernant l'évolution des frais de personnel. Lors de l'audition des Mouettes, ils ont fait semblant de ne pas comprendre qu'il y avait une différence entre 2024 et 2025. Or 128 000 francs de rattrapage d'indexation sont prévus, alors que cela ne fait pas partie de l'accord avec les syndicats. Le député (PLR) ne comprend pas bien d'où vient ce montant.

Un député (MCG) se dit déçu de la gestion des Mouettes et constate une sorte de dérive qui apparaît sur quelques points financiers. A cela s'ajoute la composition du personnel, qui témoigne d'un dysfonctionnement au niveau de la gestion des ressources humaines. C'est d'ailleurs ce qui a été sous-entendu, du fait d'une direction vieillissante qui ne maîtrise pas ce sujet. Pour ces raisons, le groupe MCG ne votera pas ce contrat de prestations.

Un député (LJS) relève qu'il a été dit que la gestion des RH date d'un certain temps et qu'il a fallu remettre à jour des salaires. La question qui se pose est celle d'intégrer les Mouettes dans les TPG et dans l'offre globale de transports publics à terme.

Un député (MCG) souligne qu'il est heureux que les députés aient pu avoir ce retour par e-mail, au vu des informations transmises. Il est tout de même particulier, en termes de management, que l'augmentation du temps de travail de la directrice administrative soit exigée par le DSM. Pour ce qui est des 13 permis G sur 28 salariés, vu le nombre de personnes sans emploi à Genève, il semble nécessaire de revoir le tout. En conséquence, le député (MCG) ne votera pas ce contrat de prestations. Il est demandé aux contribuables genevois de financer ces augmentations, alors qu'il s'agit quasiment d'un monopole frontalier.

Un député (LC) fait remarquer que, eu égard au rôle des Mouettes notamment au niveau touristique, la question de l'impact qu'aurait la décision de la commission se pose. Il est toutefois délicat de prendre une décision aujourd'hui. L'administrateur, qui a été auditionné la semaine dernière, ne savait manifestement pas comment fonctionnaient les Mouettes. Indépendamment de la provenance des collaborateurs, le député (LC) trouverait utile de faire une ronde avec eux pour obtenir des précisions. Il faut peut-être redresser la barre au vu de la gestion menée par une personne qui a visiblement passé sa vie aux Mouettes, et cela peut conduire à une réorganisation. Cela dit, avant de refuser ce contrat de prestations, il serait peut-être opportun d'obtenir d'autres informations, notamment de la part du directeur lui-même.

Un député (S) indique que la pratique de la commission est d'auditionner les entités publiques autonomes sans le Conseil d'Etat. Et pourtant, pour les Mouettes, l'administrateur était très bien entouré du DSM. Le député (S) n'a pas compris pourquoi cette audition a été organisée en commun. Il serait intéressé à recevoir à nouveau les Mouettes, avec la direction et sans le DSM.

Le député (S) se dit par ailleurs assez perplexé quant aux 13 permis G sur 28 salariés. Aux TPG, il a fallu engager 210 conducteurs et il a été possible de les trouver sur le territoire genevois grâce à une politique proactive. Le parti socialiste n'a rien contre l'engagement de frontaliers si c'est justifié par un certain nombre d'éléments, mais, en l'occurrence, il serait souhaitable de pouvoir comprendre pourquoi la moitié des collaborateurs des Mouettes sont des frontaliers. Il serait également utile de savoir quand ces derniers ont été engagés.

Un député (MCG) est convaincu que, si un centième de la campagne des TPG était fait pour les Mouettes, il serait possible de trouver de très nombreuses personnes. Il serait même prêt à publier une publicité dans un journal pour voir combien de personnes y répondraient.

Un député (LJS) relève que la question des frontaliers est probablement la conséquence d'une sous-enchère salariale, qui faisait que les personnes qui postulaient étaient des frontaliers. Il est persuadé que ces frontaliers ont été engagés bien avant l'introduction du salaire minimum, dont ils profitent maintenant.

Un député (S) relève que c'est précisément pour cette raison qu'il serait utile de savoir quand ils ont été engagés.

Un député (UDC) indique qu'en l'état, le groupe UDC ne votera pas ce projet de loi et il serait donc de toute façon utile de réentendre les principaux concernés, notamment sur les permis G et sur la revalorisation salariale. Le système de pénalités l'a par ailleurs surpris. En effet, si la pénalité est de 7000 francs lorsque l'entreprise n'atteint pas 70% de l'offre qu'elle est censée délivrer, autant ne pas en mettre. Les pénalités devraient être proportionnelles au niveau atteint et, si l'offre diminue de 30%, le contrat de prestations devrait lui aussi diminuer de 30%.

Un député (PLR) rappelle que la masse salariale augmente de 50% entre 2024 et 2025, sans offre supplémentaire.

8 janvier 2025

- *M. Joël Charrière, directeur, Mouettes Genevoises*
- *M. Alexandre Bohler, administrateur, Mouettes Genevoises*

M. Bohler confirme qu'il avait notamment été demandé d'indiquer le nombre d'employés non pas domiciliés en France, mais au bénéfice d'un permis G ; le nombre de 13 permis G a ensuite été communiqué par la direction administrative des Mouettes, ce qui est inexact puisque les Mouettes comptent 9 permis G sur 28 employés en décembre 2024. Sur ces 9 personnes, 5 ont été engagées entre 2006 et 2020 et 4 l'ont été depuis, étant précisé que l'un de ces quatre collaborateurs remplaçait un employé de longue date qui était déjà au bénéfice d'un permis G. Toujours dans cette période depuis 2021, 10 nouvelles personnes ont été engagées, six Suisses et quatre permis G.

M. Charrière explique que les employés sont engagés selon deux types de démarches. Il peut s'agir de postulations spontanées, qui sont suivies d'une prise de contact s'il existe des postes vacants. Il est évident qu'il est préférable pour les Mouettes d'avoir des collaborateurs qui habitent près de Genève, car les horaires commencent à 6h30 et cela peut être compliqué pour des personnes qui habitent plus loin. L'autre cas de figure, lorsqu'il y a un manque de personnel, consiste à passer par des entreprises comme Jobup pour obtenir des candidats, ou à faire appel de temps en temps à l'OCE pour savoir s'ils ont des personnes disponibles.

Cela étant dit, beaucoup de gens qui postulent se trompent en pensant que le métier de pilote de Mouettes est une activité toujours sympathique et agréable. Ils oublient que, sur les lignes 1 et 2, il faut accoster et sortir du bateau toutes les 5 minutes, faire monter et descendre les gens, les aider, etc. Dans l'ensemble, cela se passe bien, mais il ne faut pas oublier que les pilotes sont dehors quand il fait froid, quand il faut désamarrer le bateau à 6h30 l'hiver alors qu'il fait nuit. Tous ces côtés plus pénibles sont expliqués aux candidats, car il est préférable d'éviter d'avoir des personnes qui seront déçues. Quelques-uns renoncent et recherchent plutôt un travail qui leur permet d'avoir congé le week-end et les jours fériés.

M. Bohler précise qu'il est particulièrement important pour les Mouettes de s'assurer, au niveau du recrutement, que les candidats sont réellement motivés, car la société prend en charge les six mois de formation obligatoire requis pour obtenir le permis fédéral délivré par l'OFT. C'est un investissement à chaque fois.

Pour l'avenir, les Mouettes genevoises ont bien compris la préoccupation de la commission des finances et s'assureront de continuer à s'adresser prioritairement à l'OCE lors de la recherche de candidats. Jusqu'ici, tout a été

entrepris pour éviter l'engagement de personnel domicilié à l'étranger. Ce sera également le cas à l'avenir. Il faut souligner que les Mouettes sont tenues d'appliquer une grille salariale et n'ont donc pas d'intérêt financier particulier à engager des frontaliers, qui seraient par hypothèse moins payés.

Sur le plan des finances, lors de l'audition du 4 décembre, certains commissaires ont posé des questions sur l'évolution des chiffres et le département a fourni des réponses dans les jours qui ont suivi.

La première réponse du département concernait l'évolution de 10,2%, soit environ 278 000 francs, qui a été annoncée entre 2024 et 2025. Le premier poste de cette évolution s'expliquait par un rattrapage de l'indexation des salaires à hauteur de 125 000 francs. Il convient d'apporter plusieurs précisions à cet égard. Dans la mesure où le précédent contrat de prestations n'incluait aucune indexation des salaires, l'augmentation des salaires intervient en réalité entre 2020 et 2025, et pas entre 2024 et 2025.

En outre, les Mouettes n'ont pas eu d'autre choix que d'effectuer ce rattrapage, puisque toutes les conventions collectives conclues depuis 2008 prévoient une clause d'indexation automatique. Il se trouve que l'indexation a été faible pendant la décennie 2010, pour ensuite augmenter de manière importante avec le COVID et la guerre en Ukraine. C'est à ce moment-là que le syndicat est intervenu. Les Mouettes ont honoré leurs obligations contractuelles sans avoir de ligne de budget, puisque le contrat de prestations précédent ne prévoyait pas d'indexation. En outre, il faut relever que cette indexation automatique est usuelle dans la branche des transports publics. Par exemple, aux Transports publics lausannois et à Fribourg, cette indexation est intervenue selon la clause automatique. Elle s'élève à 0,7%. A la CGN, elle est aussi automatique et se monte à 1%, parce que la CGN a tenu compte de l'augmentation des primes d'assurance-maladie (indice IPAM), conformément au souhait du syndicat. Au sein des Mouettes, cette proposition a été déclinée, raison pour laquelle l'indexation entre 2024 et 2025 est fixée à 0,6%.

Il est à noter que le contrat de prestations prévoit une indexation annuelle de 2%, mais aussi un mécanisme selon lequel c'est le chiffre réel, déterminé d'année en année, qui est pris en compte. Les 2% annoncés entre 2024 et 2025 ne sont donc en réalité que 0,6%, ce qui réduit l'assiette pour les années suivantes.

Une députée (PLR) se réfère à l'annexe 4A, qui fait mention d'une évolution salariale de 200 000 francs, qui ne concerne pas seulement l'indexation. Elle souhaiterait connaître, d'une part, le détail des autres éléments, notamment le nombre de postes qui évolueront et qui doivent être

financés par une hausse de la fréquentation d'ici 2029 et, d'autre part, ce qui laisse présager une telle hausse.

M. Charrière indique que la hausse prévue découle du fait que les Mouettes ont maintenant des bateaux plus gros (60 places au lieu d'une quarantaine). Il sera possible de refuser moins de monde et les usagers prendront une Mouette plutôt que de faire le tour du lac à pied. De plus, un autre bateau arrivera au Molard, pour remplacer le fameux MG11, qui n'a que 30 places.

M. Bohler ajoute que les Mouettes font partie d'Unireso et donc de la communication d'Unireso.

S'agissant de l'augmentation salariale, il y a quatre principaux postes à distinguer. Le premier est le rattrapage de l'indexation sur la période 2020-2025. Le deuxième est l'augmentation du temps de travail de la directrice administrative (de 0,8 à 1 ETP), exigée par le département, qui répond à un besoin de plus en plus pressant en raison de la quantité de travail. Le troisième est la création d'un poste de responsable technique. Le dernier poste résulte de l'accord négocié avec la convention collective de travail, et il se réfère à ce sujet à ses réponses données lors de la précédente audition.

Un député (LC) relève que le projet de loi mentionne que « le respect de l'objectif de maîtrise financière (coût de l'offre) n'a été atteint sur aucune des 4 années passées du contrat de prestations ». Ce point nécessite quelques explications.

Par ailleurs, la question se pose de savoir si le renforcement de la direction est lié à une hypothèse de transition dans le temps, qui pourrait justifier une augmentation de charges.

M. Charrière explique qu'il a commencé aux Mouettes en tant que responsable technique en mars 1991. En 2014, lorsque la directrice générale a quitté son poste, il l'a repris tout en gardant celui de responsable technique. De ce fait, il a assumé pendant 10 ans cette double fonction au sein des Mouettes. Le problème, c'est que l'administratif devient toujours plus lourd et la charge devient trop importante. C'est la raison pour laquelle ce poste a été relancé, afin que M. Charrière puisse donner cette activité à quelqu'un d'autre.

Le député (LC) revient sur la notion de maîtrise financière, de coût de l'offre par rapport aux kilomètres. Il est notamment indiqué que toutes les prestations n'ont pas pu être assurées faute de personnel.

M. Charrière le confirme. Il explique que des personnes ont été en arrêt pendant deux ans. Avec seulement 16 ou 17 pilotes, entre les vacances et les maladies de courte durée, l'impact est conséquent sur l'offre de transport qu'il est possible de fournir. Cette situation a pu mener parfois à se retrouver en infraction avec l'OFT, dans la mesure où, pour compenser le manque de

personnel, des personnes de l'équipe d'entretien (qui ont également le permis fédéral) étaient sollicitées pour remplacer les pilotes absents, ce qui avait pour conséquence que l'entretien était délaissé. Au bout d'un certain temps, il a fallu fermer une ligne pour pouvoir procéder à l'entretien des bateaux.

Le député (LC) demande si ce critère de maîtrise financière a été pris en compte dans le nouveau contrat de prestations.

M. Bohler indique qu'il ne devrait pas y avoir de problème. Comme l'a expliqué M. Charrière, plusieurs cas de maladie de longue durée ont perturbé le fonctionnement de la société ces dernières années. En outre, la ligne M1, qui passe sous le pont du Mont-Blanc, est affectée par le fait que le niveau de l'eau n'a cessé d'augmenter. Il est arrivé qu'il soit si haut qu'il était impossible de passer sous le pont, ce qui a contraint à fermer la ligne. Pour éviter des défauts d'obligation contractuelle, il a été ajouté dans le contrat que, comme pour les jours où le vent est trop fort, les jours où le bateau ne peut pas passer sous le pont, ce n'est pas compté comme une inexécution. On devrait donc moins se retrouver dans cette situation que par le passé. A noter que le nouveau bateau a le même gabarit que l'actuel.

Un député (PLR) revient sur les 125 000 francs de rattrapage de l'indexation. Il observe que la convention collective que les Mouettes ont signée avec le syndicat prévoit effectivement une hausse automatique de 2% par an. Il souhaiterait savoir pour quelle raison cette disposition n'a pas été appliquée pendant un certain nombre d'années.

En outre, sur cinq ans, le rattrapage de 2% par an, même en faisant un calcul d'intérêts composés, reste loin de 25% d'augmentation de la masse salariale par rapport à l'année précédente. Le calcul est évidemment simpliste, mais l'écart demeure difficile à comprendre.

M. Bohler souligne que les 25% évoqués par le député (PLR) portent sur plusieurs postes. 125 000 francs sur 278 000 francs concernent en réalité l'indexation. En outre, les 2% mentionnés sont une augmentation annuelle, un échelon supplémentaire comme dans la fonction publique, et pas l'indexation automatique qui, elle, découle de l'article 9. L'indexation intervient en plus de la progression d'échelon en échelon sur une grille de 15 ans.

Le député (PLR) relève que l'article 9 fait mention de l'indice genevois des prix à la consommation du mois de novembre. Or, M. Bohler a dit que c'est un autre indice qui a été appliqué.

M. Bohler objecte que c'est inexact. Il réitère que les Mouettes n'ont pas appliqué du tout l'indexation durant plusieurs années. Ensuite, le syndicat est intervenu pour demander l'application de l'indexation, ce qui a exigé un rattrapage sur cinq ans, car c'est la durée de la prescription en la matière. Ce

rattrapage se fonde bien sur l'IPC, et pas sur l'IPAM, qu'a accepté la CGN, contrairement aux Mouettes.

Le député (PLR) considère que, sur les cinq ans évoqués, il n'y a qu'une année où l'inflation a été importante. Les précédentes, elle était très faible. En conséquence, il semble y avoir une forme de démesure dans le montant. Le député (PLR) ne comprend pas très bien pourquoi il y a un rattrapage, et le montant paraît astronomique.

M. Bohler explique que le rattrapage existe parce qu'une clause l'exige dans la CCT. Ça n'a pas été fait chaque année parce que l'indexation était jusque-là assez faible et, pour être franc, tout le monde l'a oubliée, tant du côté des Mouettes que du côté du syndicat. Il s'avère que cette clause est réapparue lorsque la syndicaliste en charge au SEV a changé. S'agissant de la façon de faire le calcul, il existe un tableur Excel qui permet de calculer précisément l'indexation.

Le député (PLR) réitère qu'il a le sentiment qu'il y a une forme de disproportion. En d'autres termes, il suppose que la syndicaliste était particulièrement compétente.

M. Bohler indique que ce n'est pas la raison de ce résultat. La commission voit la marche à franchir, avec 2% entre 2024 et 2025, alors que le chiffre réel est de seulement 0,6%. C'est un mélange de plusieurs facteurs.

Un député (Ve) demande quelle est la proportion de personnel féminin au sein des Mouettes.

M. Bohler indique qu'il y a 18 hommes et 10 femmes.

Le député (Ve) se réfère à la clé de répartition des recettes Unireso. Il est mentionné qu'elle est calculée en fonction du nombre de voyages et de voyages*kilomètres. Il demande si un voyage plein ou vide est considéré de la même manière et si le nombre de passagers n'entre pas en ligne de compte.

Par ailleurs, il souhaiterait savoir si les Mouettes estiment qu'il est juste d'utiliser des voyages*kilomètres de façon équivalente sur eau et sur terre.

M. Charrière explique que ces éléments ont été décidés du temps de son père. Il suppose qu'il a été considéré plus simple de prévoir quelque chose de similaire aux TPG, plutôt que de créer un système spécialement pour les Mouettes.

M. Bohler n'a pas non plus la réponse. Il lui semble toutefois que c'est sur les passagers*kilomètres, et pas sur les voyages comme indiqué. A la suite de variations de fréquentation importantes pour tous les acteurs du secteur durant le COVID, l'indice a passablement changé. Quoi qu'il en soit, les Mouettes ne

se considèrent pas comme flouées par Unireso. Sur les dernières années, ça s'est situé entre 0,29 et 0,66.

Un député (PLR) relève que la commission a reçu les informations qui manquaient. A titre personnel, il trouve le rattrapage très étonnant. Les partenaires sociaux ont visiblement oublié de faire leur travail et les Mouettes ont soit fermé les yeux en toute connaissance de cause, auquel cas la moindre des choses aurait été de provisionner le montant, soit l'ont également oublié, ce qui constitue aussi une erreur. En conclusion, le député (PLR) se dit très circonspect. Le but n'est pas d'empêcher les Mouettes de fonctionner, mais tout cela semble très léger.

Un député (MCG) se dit mal à l'aise vis-à-vis des explications fournies. Il semble que les Mouettes viennent de découvrir que l'OCE permet de trouver du personnel. Ils auraient aussi pu faire paraître une annonce dans la Tribune, et ils auraient sans doute reçu des centaines de candidatures, d'autant plus que les collaborateurs sont formés sur place et qu'il n'y a donc pas le prétexte d'absence de personnel formé.

En outre, le rattrapage ne pose pas de problème au député (MCG), mais il s'agit en plus d'augmenter le temps de travail de la directrice et d'engager une personne, avec le directeur général qui coordonne le tout. On passe visiblement de quelque chose sous-administré à la situation inverse. En conséquence, le groupe MCG ne peut pas valider ce contrat de prestations car, même s'il y a une volonté d'aller dans la bonne direction, c'est en traînant les pieds. La direction semble dépassée par les événements et la meilleure chose à faire serait que l'Etat reprenne directement les Mouettes.

Le député (MCG) comprend que le département veut une sorte de reprise en douce par l'Etat, en établissant une sorte de tutelle discrète pour ne pas trop déranger les personnes qui gèrent cette société. En conclusion, il semble compliqué à tous points de vue de suivre ce contrat de prestations.

Un député (UDC) fait remarquer que les Mouettes reviennent de loin. A l'époque du père de M. Charrière, il s'agissait vraiment d'une entreprise familiale. Depuis, de nombreux éléments ont été mis à jour dans la structure de l'entreprise. De plus, ils ont partiellement reconnu que certaines choses ne fonctionnaient pas. Il n'est pas question de tirer à boulets rouges sur une entreprise qui est tout de même particulière.

En outre, il n'est peut-être pas évident pour eux de n'engager absolument que des locaux. Il n'y a pas des milliers de marins sur le marché, et ce type de postes exige des compétences particulières. De plus, il faut reconnaître la pénibilité du travail. En conséquence, il est possible que des personnes de l'autre côté de la frontière soient plus enclines à se lancer dans cette profession.

Cela étant dit, la situation ayant été redressée et correspondant mieux aux attentes de l'Etat, le député (UDC) se dit enclin à leur laisser le bénéfice du doute, quitte à étudier ultérieurement la question de la nécessité de changer de structure, voire de prévoir une reprise par l'Etat ou les TPG.

Un député (LC) se dit plutôt rassuré de savoir que la direction a été renforcée, dans la mesure où il a été constaté que le système était un peu dépassé. En outre, une personne a pris beaucoup de charges sur elle, avec les inconvénients que cela amène. L'augmentation au niveau administratif et le nouveau poste technique paraissent donc être une bonne chose, même si cela charge le coût de fonctionnement. Par ailleurs, le nouveau bateau pourrait amener une nouvelle dynamique.

Jusqu'à présent, les indicateurs n'ont quasiment jamais été atteints, et on verra si des mesures sont encore à prendre à l'avenir. A titre personnel, le député (LC) soutiendra ce contrat de prestations, car il est évident qu'il faut que les Mouettes fonctionnent ces prochaines années.

Un député (S) indique que les socialistes le soutiendront également. Il est vrai que des clarifications ont été apportées, notamment en termes de gouvernance. Les Mouettes sont un des piliers des transports publics du canton, et elles sont complémentaires avec les TPG, les CFF, Unireso et la mobilité douce. On peut en outre ajouter qu'il existe une obligation constitutionnelle de réaliser une traversée du lac et, aujourd'hui, ce sont les Mouettes genevoises qui permettent d'y répondre.

Un député (LJS) indique que le groupe LJS reconnaît le travail important des Mouettes dans l'activité de transports en commun. La revalorisation des salaires et l'adaptation au coût de la vie sont de très bonnes choses. En outre, la remarque d'un député (MCG) sur la réflexion d'inclure à terme les Mouettes dans une prestation plus globale à travers les TPG ne doit pas être mise de côté.

Une députée (Ve) observe que M. Maudet avait dit qu'il s'agissait d'un contrat de prestations en transition avec un avenir qui sera marqué par des questions d'intégration ou non dans une offre plus globale. Des réponses ayant été apportées aux questions des députés, les Verts soutiendront également ce projet de loi.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13520 :

Oui : 11 (1 UDC, 3 PLR, 1 LC, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 1 (1 PLR)

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adoptés

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

Art. 4 pas d'opposition, adopté

Art. 5 pas d'opposition, adopté

Art. 6 pas d'opposition, adopté

Art. 7 pas d'opposition, adopté

Art. 8 pas d'opposition, adopté

Art. 9 pas d'opposition, adopté

Art. 10 pas d'opposition, adopté

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13520 :

Oui : 10 (1 UDC, 2 PLR, 1 LC, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : 2 (2 PLR)

Le PL 13520 est accepté.

Au vu de ces explications, la majorité de la commission vous invite à accepter ce projet de loi.

Annexe consultable sur internet :

Contrat de prestations : <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13520.pdf>

Date de dépôt : 27 janvier 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de François Baertschi

Le nombre de frontaliers augmente de manière inquiétante, dépassant très largement les 100 000 permis G et, en 2024, il s'est fortement accru. Pire encore, l'Etat et les organismes subventionnés ne montrent pas le bon exemple.

Preuve en est le contrat de prestation des Mouettes Genevoises, société qui reçoit une subvention annuelle de 2 millions de francs.

Il est apparu lors de l'examen à la commission des finances que cette société avait une gestion de ses ressources humaines complètement dépassée et qu'elle engageait de ce fait un pourcentage impressionnant de frontaliers permis G.

Cette société, après avoir reconnu qu'elle offrait la formation à ses employés, c'est-à-dire que ceux-ci n'avaient pas besoin de disposer de ces compétences initiales, elle nous a indiqué qu'elle allait chercher son personnel sur Jobup.

La commission, dans un premier temps, n'a pas pu obtenir le nombre de frontaliers permis G. Puis il nous a été indiqué qu'il y en avait 13, puis 9... Sur une vingtaine d'employés, pour une tâche de proximité, c'est une proportion excessive.

En fait, il s'agit d'un cas d'école qui démontre un recrutement aléatoire et approximatif. Force est de constater que ces pratiques excluent de nombreux habitants du marché de l'emploi en les dirigeant au chômage ou à l'aide sociale. Peut-on accepter qu'une société recevant une subvention annuelle de 2 millions de francs agisse pareillement ? Bien évidemment que non.

Le signal doit être clair.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de refuser ce projet de loi.