Date de dépôt : 23 juillet 2015

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur :

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

Mesdames et Messieurs les députés,

I. Introduction

Le présent rapport se réfère à la quatrième et dernière année du contrat de prestations 2011-2014 conclu entre l'Etat de Genève et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN), ratifié par la loi 10753 du 15 avril 2011.

En date du 24 juin 2015, le Conseil d'Etat a approuvé le rapport de gestion 2014 de la SMGN, lequel contient les états financiers, le suivi des indicateurs de performance et le rapport sur l'exécution de l'offre de transport. La SMGN a remis à l'Etat ces documents le 30 avril 2015, conformément aux dispositions du contrat de prestations (art. 12).

L'assemblée générale des actionnaires a adopté le 30 avril 2015 les comptes audités de la SMGN au 31 décembre 2014, ainsi que le rapport de gestion.

II. Faits marquants de l'année 2014

L'offre 2014 est identique à celle de 2013. L'extension des horaires en soirée, sur les 4 lignes, entre avril et octobre, a été maintenue.

Les travaux d'entretien et la réparation de dommages aux bateaux entrepris en 2014 n'ont pas affecté le service sur les 4 lignes exploitées.

La fréquentation sur les mois de l'année et par ligne montre toutefois des résultats contrastés qui seront analysés au chapitre suivant.

RD 1101 2/63

III. Rapport sur la réalisation de l'offre de transport 2014

Pour rappel, le contrat de prestations 2011-2014 comprend des indicateurs de suivi de performances avec des cibles à atteindre.

Le contrat est considéré comme rempli lorsque la valeur de chaque indicateur est au moins égale à 95% de son objectif.

Un résultat qui se situe entre 80% et 94% de la cible signifie que l'objectif n'est que partiellement atteint. Un résultat inférieur ou égal à 79% de la cible signifie un objectif non atteint.

Un barème de pénalités allant jusqu'à 25 000 F en cas d'objectifs partiellement atteints et jusqu'à 50 000 F en cas d'objectifs non atteints est annexé au contrat de prestations.

Contrôle des indicateurs

Offre de transport

L'offre de transport est mesurée par l'indicateur places*kilomètres (PK) qui atteint 97,79% de sa valeur cible en 2014. L'objectif est donc considéré comme atteint pour cet indicateur. Pour mémoire, le ratio PK s'est établi à 97,03% de la cible en 2013 et à 97,22% en 2012.

Conditions d'exploitation

La ponctualité et la régularité de l'exploitation sont évaluées en calculant les cadences réalisées sur les lignes M1 et M2 et les écarts par rapport à l'horaire pour les lignes M3 et M4. Le résultat 2014 montre que l'objectif est atteint sur les quatre lignes, avec des ratios qui se situent entre 96,74% et 99,66% des valeurs cibles.

Fréquentation

L'indicateur de fréquentation se mesure en voyages réalisés. Il présente la particularité de ne pas enclencher de pénalité au cas où sa valeur cible n'est pas atteinte. Il sert par contre à annuler les pénalités liées à une insuffisance révélée par l'indicateur de l'offre de transport. Si la cible de l'indicateur de fréquentation est atteinte, alors d'éventuelles pénalités enclenchées par l'indicateur de l'offre seraient annulées.

L'indicateur de fréquentation n'atteint pas sa cible en 2014. La SMGN a transporté 1 301 701 passagers en 2014, soit 90,77% de l'objectif de 1 434 000 voyages qui avait été fixé au contrat pour 2014. 72 992 voyages ont été réalisés en soirée et 1 228 709 durant les horaires normaux. Les voyages 2014 sont également inférieurs aux 1 373 357 voyages effectués en 2013 (soit une baisse de 71 656 passagers ou - 5,22%).

Le premier semestre 2014 est pourtant en nette progression par rapport à la même période de 2013. Par contre, juillet, août et septembre sont très inférieurs à l'année précédente (jusqu'à - 36% en juillet sur les lignes 1 et 2) en raison des mauvaises conditions météorologiques. La fréquentation durant les mois d'été représentant le double des autres mois de l'année, les conditions météorologiques estivales ont donc plus d'impact, favorable ou défavorable, sur la fréquentation annuelle que pour toute autre saison.

La SMGN avait transporté 1 307 033 passagers en 2010. En 2011, des conditions météorologiques exceptionnelles conjuguées à une bonne fréquentation touristique ont permis de réaliser plus de 1,5 million de voyages. Ce chiffre record n'a plus été atteint depuis, malgré l'extension des horaires en soirée, dès avril et jusqu'à octobre, à partir de 2012.

La baisse de fréquentation en comparaison avec 2013 sur les lignes courtes M1 et M2 s'est poursuivie au dernier trimestre, contrairement aux lignes M3 et M4 reliant le Port-Noir. La cause de cette baisse est essentiellement attribuable à l'amélioration de la desserte TPG via le pont du Mont-Blanc (voie réservée aux bus).

La flotte des bateaux

La SMGN possède six bateaux. Chaque ligne requiert un bateau pour assurer le service. Les deux bateaux récents et spacieux en composite et à propulsion électrique sont exploités sur les lignes M3 et M4 à destination du Port-Noir. L'un des deux bateaux en bois de 50 places datant de 1952 et 1956 assure habituellement la ligne M2 pendant que le second est en réserve ou remplace une des unités électriques sur la M3 et la M4. Les deux plus petites unités, soit un bateau fermé en acier de 50 places datant de 1984 et un bateau en bois de 30 places datant de 1965, sont seules capables de passer sous le pont du Mont-Blanc pour servir sur la M1. Une de ces deux dernières unités sert de réserve en cas d'avarie ou de maintenance.

La SMGN a dépensé 1 294 709 F pour la maintenance de ses bateaux au cours des quatre années du plan financier pluriannuel (PFP) 2011-2014. Les trois unités en bois ont nécessité 504 994 F. Le bateau en acier a coûté 123 037 F et les deux plus grandes unités (électriques) 438 042 F au total.

S'ajoutent à ces sommes, pour la même période, 228 637 F de frais d'atelier non imputés à une unité particulière.

RD 1101 4/63

IV. Rapport annuel de gestion de l'entreprise et comptes de la SMGN pour l'exercice 2014

L'année 2014 s'est achevée avec un bénéfice après subvention de 307 197 F. Le budget du PFP 2011-2014 prévoyait un résultat au seuil de rentabilité (ni bénéfice ni perte). Le déficit avant subvention s'est établi à 2 386 155 F, inférieur de 300 428 F à celui prévu au budget 2013. La subvention de 2 686 582 F perçue de l'Etat en 2014 était proche de la subvention de 2013 (+ 37 993 F).

Le contrat de prestations 2011-2014 prévoit, en son article 13, la restitution par la SMGN à l'Etat de la moitié du résultat cumulé des quatre années, au cas où celui-ci est bénéficiaire. La part de bénéfice à verser à l'Etat s'élève à 450 714 F¹. Ce montant est à payer par la SMGN en 2015.

Analyse des comptes 2014 par rapport au budget 2014

Produits

Le total des recettes se monte à 1 119 364 F, soit 0,4% en dessous du budget 2014.

Les produits de transport voyageurs ont atteint 962 833 F (-1,7% par rapport au budget) et représentent 86% des produits. Pour rappel, ces produits de transport voyageurs sont intégralement perçus par UNIRESO qui en reverse une partie à la SMGN selon une clef de répartition fixe de 0,66%. S'ajoutent à ce montant les indemnités versées par l'Etat pour perte de recettes induite par la communauté tarifaire intégrale (106 788 F), la participation de l'Etat aux frais de gestion UNIRESO (2 640 F) et les recettes diverses propres à la SMGN pour 47 103 F (35 000 F dans le budget 2014).

Charges d'exploitation et de gestion

L'ensemble des charges d'exploitation et de gestion totalise 3 505 518 F et se situe en dessous du budget 2014 (- 305 445 F, soit - 8,0%). La quasitotalité du bénéfice réalisé en 2014 a pour origine cet écart, les revenus de transports se situant très près du budget (- 5 018 F d'écart).

Les charges d'exploitation de 2 585 233 F sont supérieures au budget (+ 157 157 F, soit + 6,5%). Par contre les charges de gestion de 920 286 F sont nettement inférieures au budget (- 462 603 F, soit – 33,5%). Des écarts comparables ont déjà été observés en 2013.

Au niveau de l'exploitation, trois postes de charges sont inférieurs au budget 2014 :

Soit 9 067 F pour 2011, 157 924 F pour 2012, 130 124 pour 2013 et 153 599 F pour 2014.

 les salaires et charges sociales se montent à 1 740 402 F et sont inférieurs de 59 359 F (- 3,3%) au budget 2014. L'effectif moyen des pilotes a été de 14,6 équivalents temps-plein en 2014, contre 15 prévus au budget 2014. L'exploitation compte également 3 mécaniciens (2,5 ETP);

- les dépenses en carburant (18 498 F) ont été fortement en-deçà du budget (- 38 502 F, soit 67,5%). La cause de ces écart est la même que pour les années précédentes : ce poste a été budgété en estimant les achats de gasoil sans prendre en compte la détaxe accordée par les douanes, ni les reventes de carburant à la société *Swissboat* qui sont dans les faits comptabilisées au crédit de ce compte de charges. A noter que le poste carburant a été réduit à 25 000 F pour chaque année du PFP 2015-2018 (soit 56%);
- les frais d'entretien débarcadères et véhicules de 19 087 F se situent sous le budget de 35 000 F. Cet écart de 15 913 F est opposé au dépassement de 14 462 F constaté en 2013. Aucune charge n'a été passée en 2014 pour le camion de la SMGN (utilisé pour le déplacement des bateaux entre la grue et le chantier naval et pour le transport d'objets lourds), qui a été remis en état en 2013.

En revanche, trois types de charges d'exploitation ont été supérieurs au budget et ont entraîné le dépassement des charges d'exploitation par rapport à celui-ci

- l'entretien des bateaux (total: 403 643 F) est responsable du plus important dépassement de budget en 2014 (+ 188 292 F, soit + 87,4%). Ce poste a été supérieur au budget pour chaque année du contrat de prestations 2011-2014. Au total 1 294 709 F ont été dépensés au cours de ces quatre années pour un budget de 861 400 F, soit un dépassement de 433 309 F (+ 50,3%). Les exigences de l'OFT, la difficulté de prévoir l'étendue des travaux sur des unités vieillissantes (37 ans de moyenne d'âge) et le coût sur le long terme de solutions avant-gardistes à l'époque (la technologie des deux bateaux électriques a 10 ans) sont les causes de l'écart budgétaire dans cette nature de charges;
- les charges d'exploitation diverses sont à 176 050 F: comme les années précédentes, et en accord avec l'Etat, la SMGN a eu recours à des agents de sécurité pendant les sept mois d'extension horaire en soirée, pour un coût avoisinant les 100 000 F. Ces frais ont été budgétés à 130 000 F sous honoraires dans les charges de gestion, bien que cette dépense appartienne à l'exploitation. En ajoutant le budget de surveillance au budget des charges d'exploitation diverses, la charge réelle se situe audessous du budget corrigé (- 56 950 F);

RD 1101 6/63

frais de formation (total : 47 908 F) : ce poste est principalement constitué d'heures de formation pour les nouveaux pilotes et de formation continue des pilotes confirmés. La SMGN explique que de nouvelles exigences de l'OFT en matière de formation continue sont responsables du dépassement de 13 908 F constaté par rapport au budget.

Les charges de gestion dans les comptes 2014 révèlent les écarts suivant avec le budget :

- salaires et charges sociales (total de 406 236 F): 243 670 F (soit 37,5%) suite notamment à la vacance d'un poste de directeur des ressources humaines;
- honoraires (total de 176 888 F): 48 413 F, en raison principalement de la diminution des frais d'assistance comptable;
- les charges de gestion diverses (telles que imprimerie, publicité, informatique, fournitures) de 88 721 F demeurent au-dessous du budget (- 62 355 F, soit 41,3%) dans la même proportion que les deux années précédentes. Ces charges ont été revues à la baisse dans le PFP 2015-2018;
- Intérêts (total de 364 F): la SMGN n'a plus de dette bancaire depuis l'année passée. Le budget prévoyait une charge d'intérêts de 18 000 F pour 2014;
- une charge d'impôts et taxes supérieure de 35 499 F (+ 197,2%) due à l'impôt sur le bénéfice réalisé en 2014.

Analyse des comptes 2014 par rapport aux comptes 2013

Produits

Les recettes de transport de la SMGN correspondent à la part des produits de transports totaux encaissée par UNIRESO en 2014 et reversée à la SMGN selon une clef de répartition de 0,66%. Cette dernière étant fixe pour toute la période du PFP 2011-2014, les recettes perçues par la SMGN suivent donc la progression des ventes UNIRESO dans leur ensemble. Ceci explique que les recettes de la SMGN aient augmenté de 17 744 F (+ 1,9%), en conformité avec la progression d'UNIRESO, malgré une baisse des passagers transportés par la SMGN en 2014.

La rétrocession par les CFF au titre des abonnements généraux et les commissions de location de la barque *Neptune* ont été plus importantes en 2014, entraînant la hausse des recettes diverses (+ 9 753 F, + 26%).

Charges d'exploitation et de gestion

Le total des charges est passé de 3 465 538 F pour 2013 à 3 505 518 F pour 2014 : une augmentation de 39 980 F (+ 1,2%) qui provient des charges d'exploitation pour 75 760 F (+ 3,0%); les charges de gestion ayant eu un effet modérateur en diminuant de 35 780 F (- 3,7%).

Les différences les plus sensibles se situent dans les charges par nature suivantes :

- l'entretien des bateaux a augmenté de 113 752 F (+ 39,2%) pour atteindre 403 642 F. Divers imprévus sur les deux unités de la flotte ancienne (MG8 et MG11), lors de leur mise en chantier périodique, sont les principales causes de cette augmentation. A noter également une collision (MG1) ayant entraîné des réparations pour 17 260 F;
- les salaires et charges sociales sont en baisse de 41 337 F (- 1,9%). Pour l'exploitation, cela se traduit par une hausse de 42 939 F (soit + 2,5%) et, pour l'administration, par une diminution de 84 276 F (- 17,2%). L'équipe d'exploitation est restée stable par rapport à 2013, la hausse de 2,5% étant due essentiellement aux augmentations de salaires prévues dans la convention collective de travail (CCT). L'effectif de l'administration est en baisse d'un ETP par rapport à 2013 et se compose comme suit : un directeur (0,8 ETP), une directrice administrative (0,8 ETP) et une assistante (1 ETP). Un poste d'assistant-secrétaire à 50% a été ouvert en 2015.

L'augmentation moindre des charges par rapport aux recettes et aux subventions donne un résultat net plus excédentaire qu'en 2013 de 46 949 F (soit + 18%).

Garantie de recettes

Le contrat de prestations prévoit une garantie par l'Etat de parts minimales de recettes UNIRESO (nettes) que la SMGN doit recevoir. Ces minimas sont fixés en francs et par année dans le PFP.

En revanche, lorsque les recettes nettes de frais effectivement reçues d'UNIRESO sont supérieures au minimum garanti pour l'année, la SMGN doit rembourser à l'Etat la différence.

Les recettes nettes perçues par la SMGN en 2014 (920 652 F) étant en dessous du budget (927 488 F), la différence de 6 769 F au profit de la SMGN sera régularisée en 2015.

Trésorerie et bilan

L'exploitation (subventions comprises) génère un flux de fonds positif de 396 646 F. La SMGN a investi une partie de ces fonds dans un système de

RD 1101 8/63

géolocalisation et de comptage passagers (191 330 F) et d'autres immobilisations (22 460 F).

La part de bénéfice à restituer à l'Etat et les fonds en provenance de l'exploitation qui n'ont pas été investis ont augmenté les liquidités à hauteur de 864 424 F (+ 336 455 F par rapport à 2013). Ces dernières deviennent le premier poste de l'actif, devant les immobilisations (706 980 F).

Les 450 714 F correspondant à la part de subventions non dépensées des quatre années du PFP 2011-2014 à restituer constituent le seul élément financier du passif. Les liquidités de la SMGN sont suffisantes pour rembourser ce montant à l'Etat en 2015.

Les fonds propres augmentent en raison du bénéfice de la période qui reste acquis à la SMGN (+ 153 599 F). Il n'y a pas eu de paiement de dividende, le capital-actions demeure inchangé, le bénéfice reporté totalise dorénavant un montant de 373 814 F). Les fonds propres de 1 038 314 F au 31 décembre 2014 représentent 60% du total du bilan.

Indicateurs financiers

Le taux de couverture globale, qui mesure la capacité de l'entreprise à couvrir ses charges par ses recettes (total des produits hors subvention de l'Etat / total des charges) est à 31,93%. L'objectif du contrat de prestations fixé à 29.50% pour 2014 est donc atteint.

Le deuxième indicateur financier mesure le coût de l'offre. Il s'exprime en francs en divisant le total des charges de l'année par les places *kilomètres (PK). Il est de 0,483 F, soit un coût moindre par rapport l'objectif pour 2014 fixé à 0,508 F.

Distribution du résultat annuel

L'article 13 du contrat de prestations stipule que 50% du résultat est à restituer à l'Etat. Cette restitution est payable à l'échéance du contrat et se calcule sur l'ensemble des quatre années de celui-ci. Les années 2011 à 2014 ayant été bénéficiaires, le solde à rembourser figurant au bilan de la SMGN au 31 décembre 2014 se monte à 450 714 F. Ce solde correspond bien à la somme des résultats des exercices précités.

Les autres 50% du résultat annuel 2014 sont portés aux fonds propres de la SMGN dans les comptes « bénéfice reporté » et « réserve légale ».

V. Conclusion et perspectives

Les indemnités annuelles à la charge de l'Etat sont fixées à l'avance lors de l'élaboration du contrat de prestations quadriennal en fonction des recettes et des charges projetées. Malgré une baisse des passagers transportés par la

SMGN en 2014, les recettes ont augmenté de 17 744 F (+ 1,9%), car elles correspondent à la part des produits de transports totaux encaissés par UNIRESO en 2014, qui est reversée à la SMGN (0,66% selon la clef de répartition). De leur côté, les charges sont demeurées inférieures au budget pour chacune des quatre années du contrat de prestations 2011-2014. L'écart entre les recettes réelles et celles inscrites au budget étant marginal, ce sont les charges moins élevées que budgété qui sont donc à l'origine du bénéfice de 901 427 F réalisé entre 2011 et 2014. En conformité avec le contrat de prestations 2011-2014, la SMGN restitue la moitié de cette somme à l'Etat en 2015.

Compte tenu de ce qui précède, les indemnités versées par l'Etat pour le contrat de prestations 2015-2018 avec la SMGN ont été revues à la baisse, soit une diminution de 2,3% en fin de contrat, selon la loi 11530 votée par le Grand Conseil le 17 avril 2015. Le contrat de prestations recentre aussi la période d'extensions horaire en soirée à la période estivale allant de juin à septembre (inclus) et supprime les extensions d'horaire des mois d'avril, mai et octobre, mises en place en 2012 sur les quatre lignes, afin d'adapter au mieux l'offre à la demande réelle.

Comme l'emprunt bancaire a été remboursé en 2013 et le bénéfice de la période concernée porté dans la réserve légale, la SMGN a la capacité d'autofinancer les immobilisations en 2015 et les années suivantes. Ainsi, et sauf péjoration imprévue entre 2015 et 2019, la SMGN disposera d'une capacité certaine à emprunter pour financer le renouvellement de 3 bateaux dès 2019.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

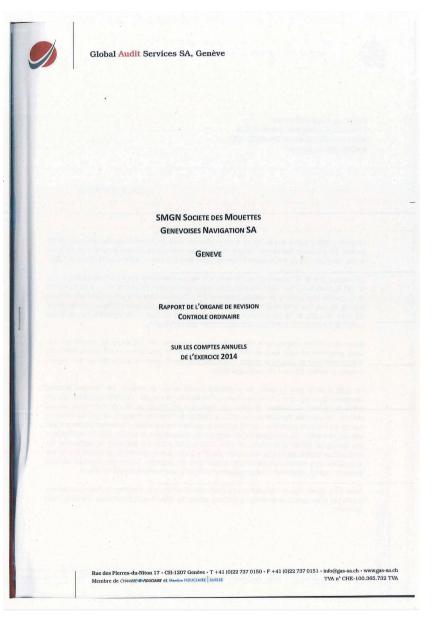
La chancelière : Anja WYDEN GUELPA Le président : François LONGCHAMP

Annexes :

- 1. Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels de l'exercice 2014 de la SMGN
- 2. Rapport de gestion et de réalisation de l'offre 2014 de la SMGN

RD 1101 10/63

ANNEXE 1





Global Audit Services SA, Genève

Rapport de l'organe de révision à l'Assemblée générale des actionnaires de SMGN SOCIETE DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION SA, Genève

Genève, le 28 avril 2015

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de SMGN Société des Mouettes Genevoises Navigation SA, Genève comprenant le bilan, le compte de profits et pertes, l'annexe et le suivi des indicateurs de performance 2014 pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014.

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux dispositions légales et aux statuts, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement et la présentation des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses (NAS). Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

Un audit inclut la mise en œuvre de procédures d'audit en vue de recueillir des éléments probants concernant les valeurs et les informations fournies dans les comptes annuels. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes annuels puissent contenir des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en compte le système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, pour définir les procédures d'audit adaptées aux circonstances, et non pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci. Un audit comprend, en outre, une évaluation de l'adéquation des méthodes comptables appliquées, du caractère plausible des estimations comptables effectuées ainsi qu'une appréciation de la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour former notre opinion d'audit.

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2014 sont conformes à la loi suisse et aux statuts, au contrat de prestations ainsi qu'aux directives étatiques et au référentiel Swiss GAAP RPC. Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO et art. 11 LSR) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'art.728a al.1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et aux statuts et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Global Audit Services SA

Expert réviseur agréé Réviseur responsable

Rose-Mary Garcia Cabrini

Expert réviseur agréée

Annexe: comptes annuels

SOCIETE DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION SA GENEVE

Situation détaillée au 31 décembre 2014

et 31 décembre 2013	rayes i
Compte de pertes et profits comparatif de l'exercice 2014 et 2013	2
Annexe aux comptes annuels	3 - 5
Détails divers	6 - 9
Tableau des flux de trésorerie	10
Tableau des fonds propres	11

ACTIF			BILAN A	BILAN AU 31 DECEMBRE 2014			PASSIF
DISPONIBLE	Page	31.12.2014	31.12.2013	COURT TERME	Page	31.12.2014	31.12.2013
Caisse Crédit Suisse		22 288.58 842 453.71	24 182.20 504 104.62	Passifs transitoires Créanciers divers Etat de Genève, minimum garanti Restitution contractuelle du bénéfice	7	76 620.00 162 574.35 3 886.52 450 713.65	81 061.10 118 792.95 10 656.15
		864 742.29	528 286.82				
REALISABLE	ď	47.005.00	108 553 35				
Débiteurs c/c TPG	٥	47 023.39 59 056.86	48 295.20			693 794.52	210 510.20
Actifs transitoires	ဖ	54 303.07	53 304.65 0.00	LONG TERME Restitution contractuelle du bénéfice		00:0	297 115.12
		160 385.92	226 153.20			00:00	297 115.12
IMMOBILISE				FONDS PROPRES			
Immobilisations financières Stock cartabonus Garantie loyers		14 030.00	12 840.00 14 359.06				
Immobilisations corporelles Mobilier, machines, informatique	ď	8 363.64	12 094.64	Capital-actions Réserve légale		650 000.00 14 500.00	650 000.00 8 000.00
bateaux Geolocalisation, comptage passagers Véhicules Débarcadères)	191 329.77 191 329.77 1.00	0.00 1.00 1.00	Pertes et Profits Bénéfice reporté Part de subvention non dépensée		220 215.40 153 598.53	96 591.31
		706 980.24	637 900.70		Ξ	1 038 313.93	884 715.40
Total de l'actif		1 732 108.45	1 392 340.72	Total du passif		1 732 108.45	1 392 340.72

14/63

COMPTE DE PERTES ET PROFITS DE L'EXERCICE 2014

DESIGNATION	Budget 2014	Page	Effectif 2014	Effectif 2013	Ecart 2014/2013
	CHF		CHF	CHF	CHF
PRODUITS					88511833
Participation cantonale aux frais de gestion	2'640.00		2'640.00	2'640.00	0.00
Indemnité communauté tarifaire intégrale	106'788.00		106'788.00	102'775.00	4'013.00
Produits transports voyageurs	979'953.00		962'832.62	945'088.90	17'743.72
Recettes diverses	35'000.00	8	47'102.89	37'349.73	9'753.16
TOTAL PRODUITS	1'124'381.00		1'119'363.51	1'087'853.63	31'509.88
CHARGES D'EXPLOITATION					
Salaires et charges sociales	1'799'761.00		1'740'401.80	1'697'462.55	42'939.25
Formation	34'000.00		47'907.62	68'137.14	(20'229.52)
Entretien bateaux	215'350.00	8	403'641.77	289'889.47	113'752.30
Entretien débarcadères et véhicules	35'000.00		19'086.64	49'461.54	(30'374.90)
Amortissement bateaux	119'724.00	6	119'720.00	119'720.00	0.00
Assurances bateaux	11'709.00		17'746.40	17'723.80	22.60
Frais exploitation Unireso	52'531.00		42'180.25	42'742.75	(562.50)
Carburant	57'000.00		18'497.85	23'457.93	(4'960.08)
Charges d'exploitation diverses	103'000.00	8	176'050.17	200'877.21	(24'827.04)
Total charges d'exploitation	2'428'075.00		2'585'232.50	2'509'472.39	75'760.11
MARGE BRUTE	(1'303'694.00)		(1'465'868.99)	(1'421'618.76)	(44'250.23)
CHARGES DE GESTION					
Salaires et charges sociales	649'906.00		406'235.95	490'512.15	(84'276.20)
Loyers	74'606.00		70'638.95	71'733,43	(1'094.48)
Services industriels	35'000.00		35'603.14	27'042.86	8'560.28
Assurances	25'000.00		19'832.60	16'945.80	2'886.80
Charges de gestion diverses	151'076.00	9	88'720.88	84'101.38	4'619.50
Honoraires	355'300.00	9	176'887.50	153'537.50	23'350.00
Intérêts	18'000.00	9	364.30	3'404.29	(3'039.99)
Impôts, taxes et divers	18'000.00		53'498.60	55'954.30	(2'455.70) 15'669.62
TVA non récupérée	56'000.00	1	68'503.62	52'834.00	1
Total des frais généraux	1'382'888.00		920'285.54	956'065.71	(35'780.17)
Résultat avant subvention	(2'686'582.00)		(2'386'154.53)	(2'377'684.47)	(8'470.06)
Versements Etat de Genève	2'686'582.00	1	2'686'581.96	2'648'588.79	37'993.17
Recettes à restituer à SMGN/Etat	0.00		6'769.63	(10'656.15)	17'425.78
Résultat avant restitution du bénéfice Restitution 50 % du bénéfice	0.00		307'197.06 (153'598.53)	260'248.17 (130'124.08)	46'948.89 (23'474.45
RESULTAT NET	0.00	\parallel	153'598.53	130'124.09	23'474.44

- 2

- 3 -

SOCIETE DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION SA Genève

ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS ARRETES AU 31 DECEMBRE	2014	2013
	CHF	CHF
Cautionnements, obligations de garantie et constitution de gages enfaveur de tiers	néant	néant
Actifs mis en gage ou cédés pour garantir des engagements de la société ainsi que des actifs sous réserve de propriété	néant	néant
3 Montant global des dettes découlant de contrats de leasing	0.00	0.00
4 Valeurs d'assurance-incendie et autres des immobilisations corporelles d'exploitation	3 254 300.00	3 254 300.00
5 Dettes envers les institutions de prévoyance professionnelle	0.00	0.00
6 Montants, taux d'intérêts et échéances des emprunts obligataires émis par la société	néant	néant
7 Toute participation essentielle à l'appréciation de l'état du patrimoine et des résultats de la société	néant	néant
8 Montant global provenant de la dissolution des réserves de remplacement et des réserves latentes dissoutes, dans la mesure où il dépasse le montant global des réserves du même genre nouvellement créées, si le résultat économique est ainsi présenté d'une façon sensiblement plus favorable	néant	néant
9 Indications sur l'objet et le montant des réévaluations	néant	néant
10 Indications sur l'acquisition, l'aliénation et le nombre des actions propres que détient la société, y compris de celles qui sont détenues par une autre société dans laquelle la première a une participation majoritaire; sont également mentionnées les conditions auxquelles la société a requis ou aliéné ses propres	néant	néant
actions.	пеан	Healit
11 Montant de l'augmentation autorisée et de l'augmentation conditionnelle du capital	néant	néant
12 Indications sur la réalisation d'une évaluation du risque Une analyse des risques a été effectuée		
13 Motifs qui ont conduit à la démission de l'organe de révision	néant	néant
14 Autres indications prévues par la loi	néant	néant

- 4 -

1 Informations générales

La Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (ci-après : SMGN) est une société anonyme dont le siège est à Genève.

La SMGN a pour but, dans le cadre d'un contrat de prestations conclu avec l'Etat, de mettre à la disposition de la population des lignes de transport public lacustre.

2 Principes de comptabilisation

Les comptes annuels sont établis conformément aux principes comptables légaux en Suisse et sur la base des cours historiques. Les produits et les charges sont comptabilisés sur la base des prestations et engagements convenus.

En outre, les états financiers sont établis conformément aux normes comptables Swiss Gaap RPC.

Les montants présentés dans ces états financiers sont exprimés en francs suisses.

3 Principes d'évaluation comptables

Liquidités, dettes bancaires

Les liquidités sont portées au bilan à leur valeur nominale. Les dettes figurent pour leurs montants dus en capital et intérêts.

Débiteurs

Les créances sont évaluées à leur valeur nominale sur la base des prestations réalisées à la date de clôture.

Compte de régularisation actif et passif

Les postes transitoires sont déterminés en fonction du principe de la délimitation des charges et des produits sur l'exercice concerné.

Un inventaire au 31 décembre est effectué. Le stock est évalué sur la base du prix d'achat.

Actifs immobilisés

Les actifs sont comptabilisés au coût d'acquisition et les amortissements sont enregistrés selon la méthode directe. Ces amortissements sont calculés sur la valeur d'acquisition, selon la méthode linéaire.

Les bateaux sont amortis sur une durée de 15 ans, les débarcadères et les véhicules sur une période de 5 ans, le matériel d'exploitation sur une période de 4 ans et l'informatique sur une période de 3 ans.

Le matériel et les logiciels liés à la géolocalisation et au comptage des passagers sont amortis sur une durée de 10 ans.

Créanciers divers

Les dettes sont portées au bilan à leur valeur vénale.

La comptabilisation implique l'enregistrement des factures correspondant à des livraisons ou à des prestations réalisées à la date de clôture.

Provisions

Les provisions comprennent les engagements dont l'issue, l'échéance ou le montant est incertain. Elles sont portées au bilan lorsque l'entreprise a une obligation juridique ou implicite résultant d'un événement passé.

4 Parties liées

Durant l'exercice 2014, des honoraires pour des prestations juridiques ont été facturés à SMGN par un administrateur pour une somme de CHF 59'300.--.

L'entreprise Swissboat, détenue par un autre administrateur, a facturé divers travaux d'entretien des bateaux et des prestations à SMGN pour un total de CHF 240537.64 (ht) en 2014. A l'inverse, des prestations ont été facturées par SMGN à Swissboat pour un total de CHF 29417.06 (ht).

- 5 -

DETAILS DIVERS AU 31 DECEMBRE 2014

DESIGNATION	Montants	Montants
	31.12.2014	31.12.2013
	CHF	CHF
<u>DEBITEURS</u>		
Impôt anticipé	121.53	21.08
LPP	22 250.35	64 663.20
AVS .	0.00	1 601.80
Ass. Suva, LAA	0.00	47 805.05
Clients	24 654.11	10 332.22
Avance sur salaire, divers	0.00	130.00
	47 025.99	124 553.35
ACTIFS TRANSITOIRES		
Détaxe carburant à recevoir	12 625.80	17 206.75
Commission abonnements généraux CFF, etc.	18 424.49	14 181.40
Divers, commission à recevoir	22 188.78	14 416.50
Loyer payé d'avance	1 064.00	7 500.00
	54 303.07	53 304.65

MG 1 Perle du Lac
MG 5 L'Eau-Vive
MG 6 Helios
MG 7 La Roseraie
MG 8 Rouss'eau
MG 11 Le Paquisard
MG 12 Solaris

BATEAUX

Valeur au 01.01.2014	Acquisition (Vente)	Amortissement 2014	Valeur résiduelle 31.12.2014
			CHF
1.00			1.00 1.00
299 300.00		-59 860.00	239 440.00 1.00
1.00 1.00			1.00 1,00
299 300.00		-59 860.00	239 440.00
	0.00	-119 720.00	478 885.00

- 6 -

DETAIL DIVERS AU 31 DECEMBRE 2014

DESIGNATION	Montants	Montants
	31.12:2014	31.12.2013
	CHF	CHF
PASSIFS TRANSITOIRES		
Honoraires comptabilité	15 000.00	12 000.00
Honoraires révision	28 000.00	28 000.00
Comptage passagers	0.00	1 710.00
Impôts	33 620.00	39 351.10
	76 620.00	81 061.10
CREANCIERS DIVERS		
Frais dus	147 764.40	90 138.37
TVA	11 475.60	23 166.38
Assurance perte gain, Suva	1 527.30	4 663.20
Divers	1 807.05	825.00
	162 574.35	118 792.95

- /

DETAIL DIVERS AU 31 DECEMBRE 2014

DESIGNATION	Budget 2014	Effectif 2014	Effectif 2013
	CHF	CHF	CHF
RECETTES DIVERSES			
Commissions		21 607.81	17 013.21
Recettes électricité		6 134.50	5 985.65
Intérêts actifs		297.74	96.34
Abonnements généraux CFF, etc. Vente albums, divers		18 424.49	12 967.93
vente albums, divers		638.35	1 286.60
	35 000.00	47 102.89	37 349.73
FRAIS D'ENTRETIEN BATEAUX			
Entretien MG 1		22 438.25	14 264.56
Entretien MG 5		5 050.56	145 222.54
Entretien MG 6		59 739.35	9 911.64
Entretien MG 8		71 476.37	4 087.46
Entretien MG 11		97 815.20	17 660.55
Entretien MG 12 Entretien spécifique électro-solaire		21 135.25	8 414.75
Entretien specifique electro-solaire Frais atelier		50 470.00	41 000.00
Tais atolici		75 516.79	49 327.97
	215 350.00	403 641.77	289 889.47
CHARGES DIVERSES D'EXPLOITATION			
Charges diverses lac		119 411.05	130 091.85
Téléphones et radios		16 470.69	20 643 08
Comptage passagers		23 628.80	18 810.00
Cantine		8 364.06	8 004.61
Habillement .		6 185,57	22 224.15
Divers, permis		1 990.00	1 103.52
	103 000.00	176 050.17	200 877.21

- 8 -

DETAIL DIVERS AU 31 DECEMBRE 2014

DESIGNATION	Budget 2014	Effectif 2014	Effectif 2013
	CHF	CHF	CHF
FRAIS D'ADMINISTRATION			
Fournitures et frais de bureau		20 514.85	30 426.14
Imprimerie		480.00	7 163.01
Abonnements, cotisations, dons		11 880,16	10 919.84
Frais de port/CCP		2 336.35	4 643.86
Informatique		5 748.56	6 465.31
Amortissement informatique		21 259.00	0.00
Amortissement matériel de bureau		3 731.00	3 731.00
Publicité		250.00	0.00
Frais de représentation		1 299.29	4 486.89
Frais de déplacement		13 398.34	6 848.11
Frais divers		7 823.33	9 417.22
	151 076.00	88 720.88	84 101.38
HONORAIRES			
Honoraires de comptabilité		31 200.00	22 300.00
Honoraires de révision		25 800.00	24 000.00
Honoraires divers, avocats		79 887.50	72 237.50
Honoraires d'administrateurs		40 000.00	35 000.00
	355 300.00	176 887.50	153 537.50
CHARGES FINANCIERES			
Intérêts passifs		0.00	2 043.20
Intérêts et frais de banque		364.30	1 361.09
	18 000.00	364.30	3 404.29

SMGN SA

- 10 -

Tableau des flux de trésorerie

	2014	2013
	CHF	CHF
Bénéfice	153 598.53	130 124.09
Amortissements immobilisations corporelles	144 710.00	123 451.00
Diminution/augmentation créances	66 765.70	-59 151.41
Diminution/augmentation compte de régularisation actif	-998.42	1 899.62
Augmentation/diminution dettes à court terme	37 011,77	30 459.86
Augmentation/diminution compte de régularisation passif	-4 441.10	34 051.10
Constitution et dissolution de provisions	0.00	0.00
Flux financier provenant de l'activité d'exploitation	396 646.48	260 834.26
Investissement en immobilisation corporelles	-212 588.77	-11 574.84
Investissement en immobilisation financières	-1 200.77	-3 179.97
Flux financier provenant de l'activité d'investissement	-213 789.54	-14 754.81
Augmentation/diminution dettes à long terme	153 598,53	-290 675.92
Fonds affectés	0.00	0.00
Flux financier provenant de l'activité de financement	153 598.53	-290 675.92
Liquidités au début de l'exercice	528 286.82	572 883.29
Liquidités à la fin de l'exercice	864 742.29	528 286.82
Variation des liquidités	336 455.47	-44 596.47

SMGN SA

- 11 -

Tableau des fonds propres

	Capital de la société	Réserve légale	Bénéfice (perte) accumulé	Total
	CHF	CHF	CHF	CHF
Fonds propres au 1er janvier 2013	650 000.00	8 000.00	96 591.31	754 591.31
Bénéfice de l'exercice			130 124,09	130 124.09
Fonds propres au 31 décembre 2013 Attribution réserve légale Bénéfice de l'exercice 2014	650 000.00	8 000.00 6 500.00	226 715.40 -6 500.00 153 598.53	884 715.40 0.00 153 598.53
Fonds propres au 31 décembre 2014	650 000.00	14 500.00	373 813.93	1 038 313.93

Indicateur Places / Kilometres	Kilomètres	Objectif CP 2014 année	Realisation	Realisation année 2014	Résultat	
The state of the s		adaptė (lignes fermees)				
Places / kilomètres	Kilomètres x capacité des bateaux	7 423 791	7.25	7 259 537	atteint	-2.21%
						Valeur cible a 95%
Fermeture des lignes pour conditions météorologiques Manifestations, évênements	litions météorologiques	Trajets à déduire	Capacité	Km/ligne	Places / Km	
M1 - Paguis-Molard		136	05	0.82	5.576	
M2 - Páquis-Eaux-vives		130	20	0.73	4 745	
M3 - Port Noir-Paguis		321	09	1.60	30.816	
M4 - Port Noir-de Chateaubriand		407	09	1.60	39 072	
TOTAL Places/Km					80 208	
Indicateur Places / Kilomètres	Kilomètres					
* Places / kilomètres, calcul détaillé		Objectif adapte du				
Objectif initial du contrat de prestations	Places/Km - lignes fermées	contrat de prestations	Plares / Ki	Places / Km - SMGN	Récultat	
7 504 000	80 209	7 423 791	7 259	7 259 537	atteint	-2.21%
Respect des cadences M1	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	- 96	96.74%	atteint	Cadence movenne année 11.37 minutes
	cadences	Ladences de 10 a 14 minutes	S.	74%	atteint	Cadence moyenne année 11.37 minutes
Respect des cadences M2	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	97.6	97.91%	atteint	Cadence moyenne année 10.87 minutes
Respect des horaires M3	horaires	Arrivée au terminus s 3 min de l'horaire	99.6	99.59%	atteint	
Respect des horaires M4	horaires	Arrivée au terminus s 3 min de l'horaire	966	%99'66	atteint	
Indicateurs	12	Objectif CP 2014	· Réalisation année 2014	année 2014	Résultat	
Fréquentation	nombre de passagers	1 434 000	1 301	1 301 701	atteint	-9.23%
Taux de couverture	total produits / total charges 1'119'363 / 3'505'517	29.50%	318	31.93%	atteint	108.24%
Coût PKP	total charges / Places Kilomètres	0.508	0.4	0.483	atteint	105.20%
	3'505'517 / 7'259'537					* Objectif atteint longue le coût / PK est Inférieur ou égal à la valeur-clàle
Charges SMGN année 2014	Produits SMGN mi année 2014					
	1119 363					
	The state of the s					

SMGN SOCIETE DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION SA Genève

PROPOSITION RELATIVE A L'EMPLOI DU BENEFICE AU BILAN AU 31 DECEMBRE 2014

	<u>2014</u>	<u>2013</u>
Bénéfice reporté	220 215.40	96 591.31
Résultat de l'exercice	153 598.53	130 124.09
	373 813.93	226 715.40

Le Conseil d'administration de SMGN Société des Mouettes Genevoises Navigation SA propose de répartir le bénéfice au bilan comme suit :

Attribution à la réserve légale	8 000.00	6 500.00
Report à compte nouveau	365 813.53	220 215.40

ANNEXE 2



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

Rapport de gestion de la Direction

2014



RD 1101 28/6



Avant - propos

2014,

est une année symbolique puisque nous achevons la dernière année de notre premier Contrat de Prestations quadriennal conclut avec l'Etat de Genève.

A l'heure des bilans, nous souhaitons tout d'abord souligner les avantages d'un engagement pluriannuel pour la société.

Toute l'équipe a réellement pu se consacrer à la réalisation de ses objectifs et missions selon notre plan d'optimisation de la gestion de l'exploitation.

Ainsi, au fil de ces quatre ans, il est important de noter la continuité de nos efforts et de notre ligne de conduite, matérialisées par l'atteinte de nos objectifs fixés dans le Contrat de Prestations 2011-2014.

Les horaires étendus d'une heure trente en soirée durant l'été sont devenus à présent une composante essentielle de notre service puisque nos passagers en sont désormais coutumiers.

La stabilisation de l'entretien et des rénovations de nos bateaux nous permet à présent de nous concentrer vers notre projet « nouvelle flotte ».

Malgré de nombreux problèmes d'effectifs pilotes cette année, ainsi que des réparations de bateaux imprévues, nous avons réussi à assurer notre service aux usagers conformément aux obligations qui nous lient à l'Etat de Genève via notre Contrat de Prestations.

Enfin, comme vous pourrez le constater, nous sommes fiers d'être un élément incontournable de Genève et de contribuer positivement, même à l'étranger, à cette vitrine genevoise.

Ce rapport de gestion est le récit de notre ressenti et de notre vécu au long de cette année 2014, mais trace, également, nos objectifs pour l'avenir.

RD 1<u>101</u> 29/63



SOMMAIRE

Rapport de gestion de la Direction 2014

I.	Gestion	3
1.	Indicateurs de performances	3
a)	Fréquentation	3
b)	Conditions d'exploitation, Offre de transport, Maîtrise financière	6
2.	Environnement comptable	7
3.	Analyse des comptes 2014 et comparaison avec le budget	7
a)	Charges d'exploitation	8
b)	Charges de gestion	11
**	Empleidadion	12
П.	Exploitation	
1.	Effectif	12
2.	Collaboration avec le SEV	14
3.	Exploitation courante et Service	15
4.	Plaintes	16
5.	Flotte / Entretien des bateaux	16
6.	Locaux	17
7.	Contexte général	17
III.	Bilan Contrat de prestations 2011-2014	23
IV.	Notre fil conducteur pour l'avenir	26
Ann	iexes:	
	rice et analyses des risques	
	/i des indicateurs de performance port de gestion du Conseil d'administration	
28.04	• •	2

I. Gestion



1. Indicateurs de performances

a) <u>Fréquentation</u>

Les résultats de notre fréquentation 2014 comparés à 2013 sont en baisse de 5.22% en raison d'une saison estivale réellement maussade.

En effet, les chiffres sont en augmentation en début d'année jusqu'au printemps, pour chuter dès juillet.

Cette diminution s'explique aisément après étude des relevés météorologiques de cette année ; les mois de juillet et août ont été gris et pluvieux.

De ce fait, nous avons perdu un nombre important de passagers difficilement récupérables sur le restant de l'année.

Conjoncture morose,

D'après nos constations sur le terrain, et en s'appuyant sur les enquêtes statistiques genevoises, il est évident que les résultats du secteur de services étaient pessimistes à l'été 2014.

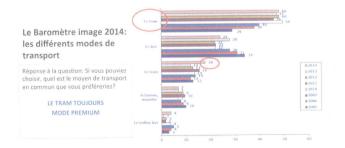
Par conséquent, notre fréquentation estivale a suivit cette même tendance.

De plus, après étude de notre tableau fréquentation annuelle ci-après, une importante baisse de passagers au mois de septembre est à noter. Cette baisse est d'environ 14 % par rapport à 2013. Il nous est difficile d'expliquer précisément cette diminution malgré une réduction effective des courses d'école.

Néanmoins, nous pouvons imaginer que les pendulaires et divers usagers des transports publics, pour traverser la rade, sont désormais coutumiers d'un réseau urbain très performant.

En effet, selon le diagramme UNIRESO ci-dessous, il est aisé de constater que les déplacements en bus ou tram sont privilégiés par les usagers au détriment du bateau.

unireso





Fréquentation de nos lignes en détails,

Année 2014		Molard (M1)			Rade (M2)			TOTAL	
									M1	Comparaison 2014 / 2013
									MZ	
Mois	Aller	Retour	ext A/R	Total	Aller	Retour	ext A/R	Total		
Janvier	14'590	10'654		25'244	16'302	11'152		27'454	52'698	6.72%
Février	15'137	11'660		26'797	15'621	12'088		27'709	54'506	15.21%
Mars	21'589	17'940	64	39'593	25'811	21'442	74	47'327	86'920	51.72%
Avril	23'013	19'691	2'982	45'686	20'152	20'500	3'178	43'830	89'516	4.26%
Mai	20'500	20'092	3'348	43'940	18'106	20'536	3'618	42'260	86'200	-1.14%
Juin	24'439	22'238	4'607	51'284	20'865	25'798	5'521	52'184	103'468	-4.03%
Juillet	22'929	20'770	4'408	48'107	22'689	23'438	5'964	52'091	100'198	-36.12%
Août	29'168	26'247	5'971	61'386	26'002	27'316	7'947	61'265	122'651	-23.68%
Septembre	21'299	18'020	2'966	42'285	18'882	20'227	2'917	42'026	84'311	-18.41%
Octobre	20'576	16'608	2'278	39'462	18'316	16'316	1'854	36'486	75'948	+9.20%
Novembre	13'770	10'060	69	23'899	12'446	11'213	75	23'734	47'633	-5.05%
Décembre	13'422	9'730		23'152	12'464	10'387		22'851	46'003	-14.49%
Totaux	240'432	203'710	26'629	470'771	227'656	220'413	31'074	479'143	950'052	-8.94%

C'est sur nos lignes de la rade, M1 (Pâquis-Molard) et M2 (Pâquis – Eaux-Vives), que la diminution de fréquentation est concentrée sur les mois de juillet, août et septembre.

Respectivement, par rapport à 2013, la ligne M1 totalise une baisse d'environ 11%, et la ligne M2 d'environ 6%.

Sachant que notre ligne M1 permet à nos passagers de rejoindre le centre ville et ses commerces, nous expliquons cette baisse de fréquentation principalement par le fléchissement de la fréquentation touristique consécutive aux conditions météorologiques défavorables.

Année 2014	M3		M4		TOTAL	
					М3	Comparaison 2014 / 2013
	Aller-retour		Aller-retour		M4	
Mois	Total	ext A/R	Total	ext A/R		
Janvier	6'906		8'542		15'448	9.81%
Février	8'026		10'304		18'330	54.40%
Mars	14'416	105	15'696	15	30'232	68.66%
Avril	14'380	754	17'103	598	32'835	16.64%
Mai	14'059	792	15'147	680	30'678	14.41%
Juin	19'314	1'716	20'530	1'337	42'897	1.44%
Juillet	17'584	1'550	18'653	1'579	39'366	-29.14%
Août	22'889	2'634	23'848	2'130	51'501	-6.85%
Septembre	13'946	607	17'037	538	32'128	-1.31%
Octobre	14'888	333	14'615	185	30'021	28.84%
Novembre	7'177	6	8'249	3	15'435	53.72%
Décembre	6'591		6'187		12'778	4.98%
Totaux	160'176	8'392	175'911	7'050	351'649	6.55%

(en nombre de passagers)

En revanche, les données des lignes M3 et M4 sont positives en ce sens que la fréquentation évolue de + 6% par rapport à 2013. Il est également important de noter cette même baisse de fréquentation sur les mois d'été liée à la météo.



Fréquentation part soir,

Comparaison fréquentation part soir SMGN SA entre 2013 et 2014

		Lignes M1 et M2	_
	2013	2014	
	Fréquentation durant les	Fréquentation durant les	
	horaires d'extension 19h30-21h00	horaires d'extension 19h30-21h00	
	(toutes lignes confondues)	(toutes lignes confondues)	Comparaison 2014//2013
Avril	5'832	6'160	5.62%
Mai	6'401	6'966	8.83%
Juin	10'088	10'128	0.40%
Juillet	20'707	10'372	-49.91%
Août	18'400	13'918	-24.36%
Septembre	7'174	5'883	-18.00%
Octobre	4'073	4'132	1.45%
(en nombre de passo	igers)		
			Evolution Totale sur les 7 mois
TOTAL	72'675	57'559	-20.80%

Comparaison fréquentation part soir SMGN SA entre 2013 et 2014

		Lignes M3 et M4	_
	2013	2014	
	Fréquentation durant les	Fréquentation durant les	
	horaires d'extension 19h30-21h00	horaires d'extension 19h30-21h00	
	(toutes lignes confondues)	(toutes lignes confondues)	Comparaison 2014//2013
Avril	993	1'352	36.15%
Mai	1'547	1'472	-4.85%
Juin	3'005	3'053	1.60%
Juillet	5'689	3'129	-45.00%
Août	5'705	4'764	-16.49%
Septembre	1'551	1'145	-26.18%
Octobre	500	518	3.60%
(en nombre de passo	igers)		
			Evolution Totale sur les 7 mois
TOTAL	18'990	15'433	-18.73%

Les données de fréquentation durant les heures correspondantes aux extensions d'horaires suivent inévitablement la tendance à la baisse de la fréquentation générale annuelle (juillet et août).

Ceci précisé, le bilan de ces extensions d'horaire reste positif dans la mesure où nous constatons une progression au fil des années.

Si nous écartons la fréquentation sur les mois de juillet, août et septembre (mois impactés par la météo), nous remarquons une augmentation de + 4% par rapport à 2013.

Cette évolution de fréquentation est d'autant plus remarquable puisqu'elle apparaît sur les mois d'avril, mai, juin et octobre qui sont les mois les moins importants au niveau des flux touristiques.



b) Conditions d'Exploitation, Offre de transport, Maîtrise financière

Nous pouvons constater que tous les objectifs ont été atteints :

M1 : 96.74% (Pourcentage de chaque course ayant un écart ≤ à 4 minutes /cible à 95%)

M2 : 97.91% (Pourcentage de chaque course ayant un écart ≤ à 4 minutes /cible à 95%)

M3: 99.59% (Pourcentage de chaque course ayant un retard ≤ à 3 minutes/cible 95%)

M4 : 99.66% (Pourcentage de chaque course ayant un retard ≤ à 3 minutes/cible 95%)

Ces résultats restent très stables par rapport aux années précédentes.

Offre de Transport / Places/Km:

Objectif atteint à 97.79%

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

Maîtrise financière / Taux de couverture :

Total produits / Total charges

1'119'363 / (2'585'232 + 920'285) = 31.93 % (cible à 29.50%)

L'objectif est atteint à + 8.24 %

Maîtrise financière / Coût Places/Km:

Objectif atteint à + 5.20% de la valeur cible

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

RD 1101 34/6



2. Environnement comptable

Toutes nos procédures comptables sont à présent en place et exécutées dans notre gestion quotidienne.

D'ailleurs, malgré les absences successives de deux personnes du pôle administratif suite à des congés matemité, la gestion comptable s'est poursuivie pendant l'année sans problème particulier.

Notre manuel de contrôle interne est désormais le fondement de notre travail quotidien et nous mettons donc beaucoup de motivation à l'actualisation de ce document.

Nous rappelons, toutefois, que notre partenaire comptable, la Fiduciaire de Rive, exerce un contrôle général de nos comptes et conserve un rôle d'arbitrage.

3. Analyse des comptes 2014 et comparaison avec le budget

Les comptes de l'exercice 2014 au 31 décembre 2014 sont bénéficiaires à hauteur de CHF 307 197.06.

Après restitution de 50% du bénéfice à l'Etat de Genève, le résultat final net s'élève à CHF 153/598.53.

Aucune provision n'a été constituée pendant l'exercice.

Ainsi, ce résultat suit la même tendance que nos exercices précédents.

Comparativement à 2013, des efforts de réduction des coûts se ressentent sur les postes :

- Pôle exploitation : Formation, entretien débarcadères et charges d'exploitation diverses.
- Pôle Gestion : Salaires administratifs.

Pour rappel, les recettes diverses de la société proviennent des ventes de BD SMGN, des rétrocessions sur les ventes des abonnements généraux CFF selon la clé de répartition ainsi que des recettes de vente d'électricité (provenant de nos installations photovoltaïques), et enfin des commissions sur locations de la barque Neptune.



a) Charges d'exploitation

Salaires

Le poste salaires exploitation est parfaitement maitrisé; en effet, le montant total 2014, soit CHF 1'733'552.- est inférieur au poste budgétisé d'environ CHF 66'000.-.

Ce montant correspond à un poste de pilote vacant qui a été progressivement remplacé par un effectif gestion.

L'augmentation du poste par rapport à 2013 correspond aux bonifications individuelles de +2% suivant la grille salariale de notre CCT.

Formation

Nos frais de formation sont nettement diminués par rapport à 2013 de plus de 29%.

Il nous manquait en début 2014 deux pilotes pour répondre à nos besoins de service.

Un effectif gestion qui est titulaire du permis de pilote a basculé au fur et à mesure de l'année dans l'exploitation afin de combler les absences du planning.

Nous avons, enfin, formé une personne au permis qui a pu rentrer dans le service en septembre.

Enfin, les dépenses liées à la formation dépassent le montant budgété de CHF 13'900.- et nous confirmons que ces dépenses sont liées à la formation continue de nos pilotes en service.

En effet, l'OFT augmente ses exigences concernant ces formations continues.

Nous nous professionnalisons donc dans ce domaine, ce qui est primordial à notre exploitation.

Entretien des bateaux

Le total de ce poste est de CHF 403'641.-

Nous sommes donc à + 87% du Budget et à + 39% du montant 2013 (+CHF 113'750.-)

Les raisons principales à ce dépassement sont les suivantes.

Alors que nous prévoyions pour 2014 une stabilité des dépenses car nous avions, dans une certaine mesure, rattrapé notre planning entretien, nous avons du faire face à des situations imprévues sur les bateaux MG1 (coque bois), MG6 et MG12 (bateaux électro-solaires).



MG1: Le poste s'élève à CHF 22'438.-

Suite à une collision accidentelle avec un autre bateau, nous avons dû entreprendre des réparations non planifiées à hauteur de CHF 17'260.-

MG6: Le poste s'élève à CHF 59'740.-

Nous listons pour 2014 trois imprévus concernant ce bateau : un incident lors d'une manœuvre qui a causé des dégâts sur le toit, la réfection des bancs arrières extérieurs en bois ainsi qu'un bris de vitre.

Le total de ces interventions est de CHF 54'270.-

MG12: Le poste s'élève à CHF 21'135.-

Pour une harmonisation des bateaux, nous avons décidé de refaire également les vitres de la MG12 à l'instar de celles de la MG6.

Il faut savoir que nous avons choisi, suite au bris de vitre de la MG6, de remplacer les vitrages avants des deux Mouettes électro-solaires afin d'améliorer, dans un premier temps le système.

Ces vitres sont anti UV, chauffante et électriques, ce qui garantit une meilleure sécurité et davantage de confort pour nos pilotes en leur offrant de meilleures conditions de travail.

Cependant, étant donné la technicité de cet ouvrage, les coûts sont beaucoup plus importants comparés à des vitrages traditionnels simples.

Concernant les frais d'atelier, nous sommes à + 53% comparé à 2013.

Cette forte augmentation du poste s'explique par les deux chantiers périodiques et planifiés de MG8 (coque bois) et MG11 (coque acier), entraînant hélas des coûts annexes supplémentaires ainsi que par la gestion de réparations imprévues.

Ainsi, le montant total lié aux imprévus techniques s'élève environ à CHF 87'500.-, montant qui correspond environ à la différence du poste entre 2013 et 2014.



Nous pouvons donc conclure que sans ces imprévus, non planifiables et donc non budgétisables, le poste « Entretien bateaux » serait hypothétiquement linéarisé aux années précédentes.

Néanmoins, il est important de prendre en considération que ces situations sont inévitables compte tenu de notre service intense et de l'utilisation de nos bateaux.

Concernant l'entretien périodique planifié, il nous restait pour 2014 deux bateaux à mettre en chantier.

La MG8 (coque en bois) a été sortie de l'eau au printemps pour une remise en service en été. La MG11 (coque acier) a été sortie du service en automne.



Ce bateau devait entrer en fonction à fin décembre 2014.

Cependant, le chantier a été retardé suite à divers problèmes de nos prestataires de service.

Nous avons, de plus, cherché de meilleures solutions techniques et plus pratiques afin d'optimiser l'entretien du bateau, la mise en conformité avec les prescriptions OFT, le confort des passagers et des pilotes ainsi que la sécurité.

Nous prévoyons la remise à l'eau pour mi avril 2015.

Charges d'exploitation diverses

Le poste est en diminution par rapport à l'année dernière de CHF 25'246.-

Néanmoins, l'écart avec la somme au budget 2014 est de +70%.

Ce dépassement est toujours du aux prestations des agents de sécurité dont le montant reste quasi identique (environ CHF 100'000.-).

En effet, lors de l'élaboration du budget relatif aux extensions d'horaires, les coûts liés à la sécurité étaient budgétés dans le compte « Honoraires ».

Ces coûts sont désormais imputés à l'exploitation et non à la gestion.

De ce fait, nous avons depuis 2011 un décalage entre Les deux postes, Charges diverses lac et Honoraires.

Enfin, les frais d'habillement et de téléphones/radios ont baissé et les frais divers pilotes sont en ligne avec ceux de 2013.

Entretien débarcadères et véhicules

Les dépenses du poste sont totalement tenues puisque nous sommes à CHF 19'000,- par rapport à un montant budgétisé de CHF 35'000,-.

Plus précisément, le dépassement de ce poste en 2013 est totalement absorbé cette année.

RD 1101 38/6



b) Charges de gestion

Salaires

Les salaires de gestion sont toujours en baisse compte tenu du sous-effectif à l'administratif.

En effet, le poste administratif est composé en 2014 de 2.95 ETP alors que l'effectif normalisé serait de 4 ETP.

Ainsi, le poste est à -37.5 % du budget et à -17% du montant 2013.

Cette baisse par rapport à l'année dernière s'explique par le départ effectif d'une employée administrative.

Enfin, le corollaire de cette économie en rapport au budget est notre professionnalisation à l'interne qui nous a progressivement permis de réduire notre besoin d'effectif comparativement à 2010 (date de l'élaboration du budget 2011-2014).

Néanmoins, nous espérons toujours recruter une nouvelle ressource qui assurerait la coordination entre le personnel d'exploitation et de gestion.

Enfin, le recrutement d'un poste administratif supplémentaire à 50% est en cours au printemps 2015, afin de soulager l'effectif actuel.

Honoraires

Les dépenses pour honoraires sont en ligne avec celles de 2013.

Ainsi, ce que nous avancions dans notre rapport 2013 à savoir que la mise en place de notre ERP nous a assuré une parfaite autonomie, mais surtout une nette économie financière au niveau des honoraires fiduciaire s'est parfaitement vérifié.

La légère augmentation du poste par rapport à 2013 s'explique par les diverses consultations et traitements comptables liés à l'élaboration du budget 2015-2018.

Enfin, notre équipe a bien évidemment passé beaucoup de temps à l'élaboration du nouveau budget relatif à cette même période 2015-2018.

Ce travail effectué en collaboration avec les services du DETA nous a permis d'optimiser les montants de tous les postes et de nous positionner au mieux compte tenu du contexte actuel des transports publics à Genève.

Nous nous sommes donc appliqués à réaliser les efforts nécessaires sur les dépenses prévisionnelles à venir tout en nous efforçant de conserver tant la sécurité du transport que la qualité de notre service aux usagers.



II. Exploitation

Il est important de se rendre compte du contexte actuel délicat de notre secteur d'activité, à savoir le transport public (vote de l'IN 146, menaces répétées de grève aux TPG en 2014, prévisions de baisses de recettes des titres de transport, inquiétude de nos pilotes pour leur poste de travail, etc)

En effet, nous pouvons affirmer que notre secteur est en crise sur Genève, suite aux votations et à l'application de l'IN 146.

Toute l'équipe des Mouettes a dû évoluer et travailler dans cette atmosphère assez particulière durant toute l'année

Cet état de choc passé, nous sommes prêts à rebondir et à reconcentrer tous nos efforts sur l'avenir au service de nos usagers.

1. Effectif

Effectif selon planning (normalisé): 15 Effectif pilotes au 01.01.2014: 14.45 + 1 pilote en formation Effectif pilotes au 31.12.2014: 14.8 Moyenne de l'effectif à l'année: 14.6

Effectif gestion

Effectif administratif au 01.01.2014 : 2.95 Effectif administratif au 31.12.2014 : 2.95 Moyenne de l'effectif à l'année : 2.95

Le poste administratif a subi en 2014 plusieurs bouleversements car deux personnes sont parties en congés maternité à moins d'un mois d'intervalle.

Afin de prévoir au mieux ces bouleversements, la Direction avait pris la décision d'engager une personne à mi-temps en tant que renfort.

Cette personne est entrée dans la société du 1^{er} mars pour une durée déterminée se terminant le 31 décembre.

Malheureusement, cette dernière a décidé de démissionner au 31 juillet pour assurer de nouvelles fonctions ailleurs

Ainsi les conditions de travail de l'effectif gestion ont été très tendues, car nous nous sommes retrouvés à 1.95 ETP et avons dû concentrer tous nos efforts à la réalisation du budget 2015-2018.

Enfin, nous avons fait face, entre autre, à de nombreuses perturbations de notre planification pilotes suite à un accroissement considérable d'arrêts maladie ou d'accident.



Mutations de l'effectif exploitation

Cette année, nous n'avons pas eu de changements notables au niveau de l'effectif général de nos pilotes.

En effet, un pilote en formation, en début d'année qui ne répondait vraiment pas au cahier des charges ainsi qu'à nos attentes, a été remplacé par une nouvelle personne en formation qui a réussi son examen en septembre.

De même, nous avons reçu une démission en fin d'année, poste qui a pu être remplacé par un effectif gestion titulaire du permis de pilote.

Cette personne sera dès janvier 2015 occupée à 100% à l'exploitation.

Le principal problème en 2014 est un net accroissement d'arrêt maladie ou accident (professionnels ou non professionnels) qui impactent directement notre exploitation.

En effet, à titre de comparaison entre 2013 et 2014, le tableau ci-dessous :

Perturbations de l'effectif pilotes SMGN SA

En jours,	2013	2014	Comparatif
Arrêts maladie	118	183	55.08%
Arrêts accident	188	399	112.23%
			Part ACC. PROF 2014
Part accident professionnel		36	9.02%

Il est évident de constater que ces arrêts ne sont pas dûs à une quelconque négligence de notre part car près de 90% des arrêts accidents sont non professionnels.

Cependant, ces jours d'absence ont eu un réel impact sur notre service car nous avons tous dû nous mobiliser pour garantir notre service malgré l'effectif diminué.

Enfin, comme nous l'envisagions dans notre rapport de gestion 2013, la Direction a décidé de ne plus accéder aux demandes de congés non payés ou de réduction de temps de travail et pouvons d'ailleurs nous féliciter, à présent, d'une telle décision.

En effet, si nous avions accordé des congés non payés cette année, et compte tenu des arrêts de service précités, il nous aurait été impossible de garantir notre service aux usagers par manque de personnel.



2. Collaboration avec le SEV

Nous avons reçu au printemps 2014 une lettre de revendication du SEV reçue dans le cadre de la renégociation de notre CCT.

Les revendications des pilotes des Mouettes nous ont semblé totalement hors de propos compte tenu de la situation délicate des acteurs des transports public à Genève.

Ces revendications que nous énumérons ci-dessous sont très diverses :

- -Prolongation de la grille salariale sur une échelle de 10 ans au lieu de 6 ans (actuellement), comptabilisant ainsi une augmentation générale de la base salariale de CHF 300.-
- -Augmentation de la prime des heures travaillées les dimanches de CHF 11.- à CHF 15.-
- -Création d'un congé paternité de 4 mois.
- -Plusieurs jours de congé pour déménagement.
- -Prime de nettoyage pour uniforme technique.
- -Bon d'achat annuel de CHF 50.- pour des chaussures de service.
 - -Augmentation des vacances d'une semaine.

Les 4 prochaines années à venir s'annoncent pour nous délicates du point de vue financier car nous anticipons une baisse de recettes liée à l'application de l'IN 146.

Aussi, nous n'avons pas pu budgéter pour 2015-2018 de bonifications financières pour le personnel sous peine de mettre en péril notre exploitation, qui ne pourrait pas supporter ces coûts supplémentaires.

De même, le Département nous a demandé d'appliquer strictement l'échelle salariale contractualisée dans notre CCT, soit une grille salariale planifiée sur 6 ans comptabilisant une augmentation de 2% dès la 2ème année de service.

Afin de préserver le dialogue avec notre partenaire SEV, mais avant tout à titre de compensation pour nos pilotes, nous avons accordé des jours supplémentaires pour déménagement et naissance.

Nous prendrons, également, en charge une fois par an le nettoyage des uniformes techniques.

Ces mesures restent bien entendu modestes mais à la mesure de nos moyens limités.

Nous sommes, cependant, conscients de nos difficultés pour fidéliser nos pilotes, puisqu'à partir de leur $7^{\rm éme}$ année de service, ils ne bénéficieront plus d'une augmentation salariale.

Nous émettons donc certaines réserves par rapport à notre partenariat social dans la mesure où une réelle prise de conscience de nos possibilités et contraintes à venir devra être comprise par nos pilotes et le SEV tant au niveau technique que financier.



Compte tenu de notre activité de transport public, et en réponse à l'accroissement de demandes pour des temps de travails partiels, le SEV devra convaincre le personnel d'exploitation de la SMGN et confirmer que des taux de travail réduits ou les congés non payés sont totalement incompatibles avec notre service.

Pour rappel, les postes de conducteurs CFF et TPG sont des postes à temps pleins.

3. Exploitation courante et Service

Notre principal problème en 2014 a été le manque de pilote (arrêts maladies et accidents) à combler afin de préserver notre service aux usagers.

Néanmoins, grâce au professionnalisme de notre équipe et à sa polyvalence, aucune perturbation majeure n'est à constater.

Nous avons eu des difficultés avec une Mouette solaire sur laquelle nous avons du refaire la totalité des bancs à l'arrière. Lorsque le bateau naviguait, les passagers n'étaient pas autorisés à s'asseoir à l'extérieur.

Ces travaux ont duré assez longtemps car nous ne trouvions pas de fournisseur capable de répondre à nos besoins et quelques usagers s'en sont plaints.

Enfin, malgré le fait qu'encore trop de personnes nous assimilent aux TPG, ou imaginent que nous ne naviguons que l'été, nous avons été très fiers d'avoir pu offrir à la population des solutions de déplacement le 19 novembre dernier lors de la grève des conducteurs TPG.

forced to take the #boat to work, as #TPG buses are on strike in #Geneva, burmer



Commentaire extrait de tdg.ch

RD 1101



4. Plaintes

Pour 2014, nous avons reçu 5 plaintes concernant des problèmes entre les pilotes et les clients. La majorité concerne des cas où des passagers se voient refuser l'accès au bateau puisqu'ils n'ont pas de titre de transport.

Nous avons, en revanche, reçu plusieurs courriers concernant une mise à jour de notre règlement.

En effet, suite à trop d'abus des passagers et dans le but de préserver au mieux la sécurité de tous, nous avons décidé de ne plus accepter à bord des lignes M1 et M2 (Mouettes traditionnelles) les vélos enfants, trottinettes...

Ainsi, les personnes coutumières du fait ont été assez déstabilisées et se sont donc plaintes.

Ensuite, toute notre équipe a été confrontée aux problèmes liés aux dysfonctionnements des DATT, ce qui nous a causé divers tracas quotidiens.

Enfin, nous avons reçu une suggestion écrite ainsi que quelques orales pour la mise en place d'une nouvelle ligne reliant le Port Noir ou De Chateaubriand au centre ville.

5. Flotte / Entretien des bateaux

Malgré la mise en chantier de deux bateaux pour respecter notre planning entretien et la réfection des bancs d'une mouette solaire, notre service n'a pas été impacté puisque nous disposons de deux bateaux de réserve.

En effet, cette situation était d'autant plus délicate qu'un des bateaux en entretien était la MG11 (bateau qui passe sous le pont du Mt Blanc).

Cependant, étant donné que notre deuxième bateau pouvant passer sous le pont avait été rénové en début d'année, nous avons pu le remplacer de sorte à ne pas perturber le service de la ligne M1.

Enfin, nous confirmons que notre entretien bateau est plus que suivi et respecté puisque notre interlocuteur OFT nous a félicité pour la périodicité de nos chantiers, qui sont plus rapprochés que ce qu'exigent les normes fédérales.



6. Locaux

Nous sommes ravis de confirmer que le chantier de réfection des vestiaires pilotes au Quai du Mont Blanc a commencé en août 2014 et les travaux devraient être terminés en avril 2015.

Nous vivons donc actuellement une nette évolution compte tenu de l'historique du dossier entamé il y a quelques vingt années avec la Ville de genève.

Ces nouveaux vestiaires vont nous permettre d'offrir à notre équipe le confort et la salubrité après les remarques négatives de l'OFT et de l'OCIRT.

Nous en espérons un regain général de motivation du personnel d'exploitation.

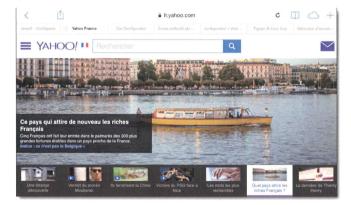
7. Contexte général

Les Mouettes Genevoises : image de Genève et de la Suisse,

Comme nous le disions en préambule, nous sommes très fiers de représenter le visage de Genève, notamment à l'étranger.

Outre les différents reportages à la télévision, vous trouverez, ci-après, une petite revue de presse afin d'étayer nos propos.

Page d'accueil décembre 2014 yahoo.com,

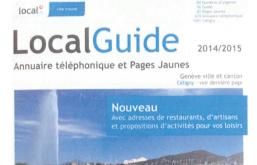








Couverture annuaire téléphonique Genève,



46/63

Divers, article de presse, 20 min décembre 2014,





Illustration web Chambre de commerce et d'industrie Genève,





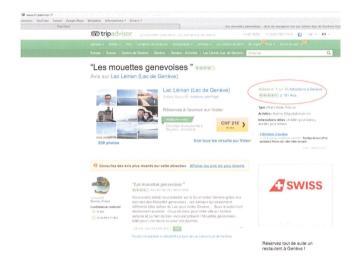


Easybook.com,





Trip advisor,



Nous sommes donc réellement très fiers d'être les acteurs de cette image « genevoise ».

Les Mouettes, qui existent depuis 118 ans aujourd'hui et bien que modestes par leur structure, constituent le patrimoine de Genève et méritent donc toute l'affection et la considération que la population et les touristes leur témoignent quotidiennement.

Nous recueillons souvent des témoignages de personnes qui nous confient avoir pu faire « une pause » durant leur journée de travail grâce à nos traversées.

De même, ces traversées apportent une vision différente de la ville à nos passagers.



Contrôle

Tout d'abord, les charges de l'audit de l'OFT de 2013 sont à présent closes grâce aux travaux entrepris aux vestiaires des pilotes.

De même, les recommandations du rapport d'audit de l'ICF de 2012 sont également clôturées.

Nous avons eu cette année un contrôle AVS / LAA dont le rapport n'a rien mentionné de particulier.

Nous pouvons donc constater que tous nos engagements sont remplis sans problème particulier et que toutes les recommandations suivants les divers contrôles ont bien été suivies et appliquées.

Consécutivement, notre manuel de contrôle interne a pu être régulièrement mis à jour en suivant les recommandations de ces divers rapports. De même, nous avons pu réactualiser et mettre en place diverses procédures internes utiles à améliorer notre gestion.

Comptage passagers / Positionnement GPS des Mouettes

Le nouveau système de géolocalisation et comptage passagers a été installé durant le 1^{er} semestre 2014 et testé plutôt positivement durant le reste de l'année.

Dès janvier 2015, l'entreprise est complètement autonome et nous avons cessé notre collaboration avec notre ancien fournisseur.

Chaque bateau est désormais équipé d'une tablette qui indique au pilote sa situation par rapport aux trajets et horaires à effectuer en particulier ses écarts comparés à l'horaire du service. A chaque prise de service le pilote doit s'identifier sur la tablette, nous savons ainsi précisément quel pilote opère sur quelle ligne et avec quel bateau.

Pour les données de fréquentation, des capteurs infrarouges ont été installés sur chaque débarcadère, ils détectent avec précision les sens de déplacement et font la différence entre les objets et les personnes.

Les données sont transmises par connexion internet sur nos tablettes.

Ces dernières centralisent alors les données de localisation et fréquentation et alimentent une base de données que nous pouvons directement exploiter sur notre serveur informatique.

A terme, nous pourrons communiquer aux usagers, par affichage connecté à nos tablettes, les informations de passage des bateaux et des temps d'attente approximatifs.

Nous gagnons grâce à ce système beaucoup de temps dans le traitement encore plus précis des données grâce à une grande facilité d'utilisation.

Grâce à la précision du système et à la restitution informatique des données, nos comptages passagers vont être affinés.

La qualité des comptages effectués par le nouveau système nous oblige à envisager d'analyser la comparabilité des chiffres de 2015 avec les anciens exercices.



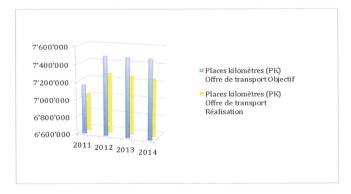
Bilan des indicateurs et objectifs du contrat de prestations 2011-2014 III.

			Récapitulatif de la réa	lisation de l'offre et suiv	i des indi	cateurs 201	1-2014			
		mètres (PK) transport		alles de passage	exploitation Fréquent			Taux de couverture Maîtrise financière		Offre (PK) financière
1	Objectif	Réalisation	Objectif	Réalisation	Objectif	Réalisation	Objectif	Réalisation	Objectif	Réalisation
2011	7'162'000	7'033'784	Cadence 10 min M1/M2, Respect des horaires M3/M4	96.00% M1 / 96.50% M2, 100.00% M3 / 100.00% M4	1'355'000	1'555'521	29.20%	30.09%	0.481	0.489
Bilan	Att	eint	Att	teint	At	teint	Atteint		At	teint
2012	7'504'000	7'289'078	Cadence 10 min M1/M2, Respect des horaires M3/M4	97.53% M1 / 98.55% M2, 99.48% M3 / 99.70% M4	1'379'000	1'465'565	28.53%	31.45%	0.488	0.460
Bilan	Att	teint	Att	teint	At	teint	Atteint		Atteint	
2013	7'504'000	7'274'276	Cadence 10 min M1/M2, Respect des horaires M3/M4	96.60% M1 / 98.49% M2, 99.47% M3 / 99.70% M4	1'406'000	1'373'357	29.03%	31.39%	0.497	0.476
Bilan	At	teint	Atteint		At	teint	Atteint		Atteint	
2014	7'504'000	7'259'537	Cadence 10 min M1/M2, Respect des horaires M3/M4	96.74% M1 / 97.91% M2, 99.59% M3 / 99.66% M4	1'434'000	1'301'701	29.50%	31.93%	0.508	0.483
Bilan	At	teint	At	teint	Pas	atteint	At	teint	At	teint

^{*} Marge de tolérance de 5% admis pour la résalisation des objectifs

Plus précisément,

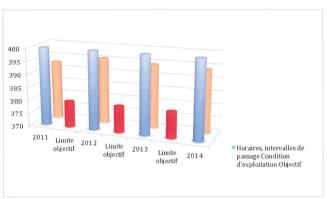
Offre de transport, Places / Kilomètres



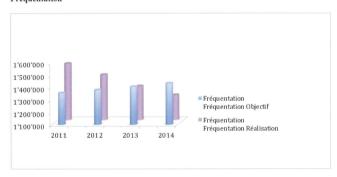
^{*} La cible PK est adaptée selon une justification de trajets non effectués en cas d'intempéries ou cas de force majeure * Objectif coûts/PK atteint lorsque le résultat est inférieur ou égal à la valeur cible



Horaires et intervalles de passage



Fréquentation



RD 1101 52/6



Suite à ces tableaux récapitulatifs de la réalisation de notre offre depuis 2011, nous confirmons que tous les objectifs sont atteints selon la marge de tolérance du Contrat de prestations de 5%.

Concernant la fréquentation, nous n'avons malheureusement pas atteint la cible (non soumise à pénalités financières) pour l'année 2014 en raison d'une météo particulièrement défavorable durant les mois d'été à fort potentiel touristique.

De plus, nous devons faire face à une morosité ambiante sur fond de crise économique affectant également le tourisme en général.

Nous ne pouvons que regretter à nouveau le manque de synergie entre les arrêts TPG et ceux des Mouettes, ce qui nous dessert.

Tout d'abord, après étude approfondie de nos données de fréquentation, il s'avère que la baisse de fréquentation commence à apparaître dès les aménagements sur le Pont du Mont Blanc pour faciliter la circulation des bus TPG grâce à une voie réservée.

Il est alors évident qu'une traversée à bord d'un bus est beaucoup plus confortable qu'une traversée dans un bateau d'une soixantaine d'années.

Ensuite, si nos passagers pouvaient aisément et rapidement rejoindre un arrêt TPG à la sortie de nos bateaux. L'attrait de nos services serait considérablement augmenté.

Un tel aménagement répondrait à un réel besoin qui déclencherait un regain d'intérêt pour nos traversées.

Finalement, après nos constatations sur place, nous sommes réellement tributaires des conditions météorologiques ainsi que de notre flotte historique, qui n'apporte plus suffisamment de confort à nos passagers.



IV. Notre fil conducteur pour l'avenir,

A l'heure de fermer cette dernière page de notre contrat de prestations quadriennal, nos conclusions sont plus que positives.

En effet, tous nos objectifs ont été atteints, ce qui traduit l'accomplissement de notre service aux usagers et de ce fait à l'Etat de Genève selon les objectifs contractuellement fixés.

Nous avons eu l'opportunité de développer notre service grâce à l'Etat de Genève durant nos extensions d'horaire en soirée, ce qui nous a apporté davantage de capital sympathie de la part de nos passagers.

Toute notre équipe s'est professionnalisée, ce qui nous a permis d'une part de remplir nos obligations et d'autre part de travailler dans un climat serein avec le DETA.

Notre stabilité financière, reflétée par les résultats positifs de nos quatre exercices, traduit nos compétences mais aussi notre volonté de suivre notre ligne de conduite.

L'unique nuance à apporter à ce bilan est le report de notre projet « nouvelle flotte ».

Cependant, conscients des difficultés actuelles de notre secteur d'activité, nous sommes prêts à remettre ce projet au prochain Contrat de Prestations 2019-2022.

Ce développement de notre service, passant par un renouvellement d'une partie de notre flotte, constitue une étape essentielle à la pérennité de notre exploitation et de notre société.

En effet, proposer des traversées sur des bateaux plus confortables et davantage adaptés à notre service nous permettra de fidéliser une plus grande partie de nos passagers.

Dans un même temps, les pilotes évolueront sur des bateaux modernes leur offrant un environnement de travail de qualité et conformes aux nouvelles législations fédérales.

Une modernisation de notre flotte constituera un réel atout pour l'Etat de Genève grâce au potentiel visuel de nos bateaux représentatifs de Genève à l'étranger.

Les Mouettes seront aussi une marque de la volonté de l'Etat de Genève de désengorger le centre ville d'un trafic routier devenu encombrant sur certains axes aux heures de pointe.

Notre service s'inscrit donc idéalement dans cette politique et mérite donc d'être développé.

De même, en considérant la place que tiennent les Mouettes à Genève mais aussi dans l'esprit des Genevois transportés jadis pendant leurs courses d'école et aujourd'hui jusqu'à leur lieu de travail, offrir à ces usagers des traversées plus agréables nous garantirait davantage d'attractivité et de ce fait pourrait être une nouvelle base d'évolution de la fréquentation.

Joël Charrière / Laurence Augue-Bouchez

28.04.15

26

RD 1101 54/63



Matrice

et

analyse des risques



IV) Matrice de risques SMGN - SCI 2014

Echelle des indices de risque		Improbab	ale:		Cla	ssification des objectifs pour diminuer les risques	
	1	Improbat	Ne	P 02	_	6 Améliorable à court ter	me
	- 2	Occasion	inels	limités		7 Améliorable à moyen to	
	3	Courants	_	limités incidences graves		8 Améliorable à long terr	ne
		Courants		effets dramatiques	_	9 Difficilement amélioral 10 Irréalisable en raison de	ole .
Environement exploitation		Courains		eners dramatiques	-	10 Irrealisable en raison de	plusicurs faci
Type de Risque	In	ndice		Conséquences		Prévention et stratégie de réduction du risque	Indice d
1 - Infrastructure SMGN Superficie des locaux /exploitation	Т	4/5	Pelindi	ice sur le personnel		Négociation en cours avec le service compétent de la Ville de Genévo	du risqu
Hygiène	-	-	Promis	scuité		Attente du résultat des votations du conseil municipal et du commencement des travaux.	
Dénonciation de l'OFF et miss en péril du renouvellement de la concession du d'État actuel des locaux			Problès Pas de persons Démot	on thermique de tous les mon malfrisce mes anné divers vestiaires séparés pour nel hommes/fermes ivation accrue du personnel e confiance envers la direction		Recherche de solutions pur la Direction : recherche de locaux daponibles. Exigence de la Direction de gurantir la sécusité, The giène et du confort à tout le personnel.	6
2 - Gestion du personnel Arrêts maladie / accident / démission seut être lié à l'état des locaux ou à la pénébilité du métier				uilibre de la rotation annuelle nce sur le service de transport		Asticipation su maximum de l'effectif à prévoir à chaque nouvelle session de formation Affichage interne de notes de sécurité et prescriptions sanitaires	7
Démotivation du personnel		2/3				Souplesse sociale lors de demandes particulières, selon la situation familiale, attention particulière sur les personnes nécessitant du réconfort	7
	Т					Cas de force majeure, le service peut être perturbé du fait de la qualification	
Entrave par un tiers dans la gestion du personnel comme un partenaire social		2/2				requise pour cet emploi Engagement d'anciens pilotes privilégié La polyvalence du personnel est privilégiée	7
Démissions, sorties de la société		2/2				Si personnel qualifié, engagement d'intérimaires dans l'orgence	8/9
						Recrutement per annonces et consultation du vivier de CV reçus Demande d'assistance et de soutien de la Direction auprès du Département	8/9
Forte augmentation de demande de congés non payés ou baisse de taux l'occupation		4/4	à l'anné	lté d'assurer un service planifié se - Difficulté d'atteindre les fs du contrat de prestations		Accord de ces domandes quand le service n'est pos mis en péril pour assurer une stabilité de la satisfaction du personnel. Congès non payès non accordés quand besoin de service.	9
			Déséqu	ilibre des horaires du personnel		Hypothèse de refuser ces accords dans une optique d'évalité entre les salariés	
5 - Conflit Direction /employé				'effectif		Volonte d'entretenir le dialogue et l'écoute du personnel et du SEV	
Problème relationnel : Direction/employé Problème relationnel : Direction/syndicat		- 1	Possibl Procés	le grêve		Réunions annuelles Direction / personnel	6
TOOTOINE TELESIONIES : Diffection synancial				spect du contrat de prestation		Réunions annuelles Direction / SEV Relevé de suggestions	7/8
robléme relationnel : Employé/employé		- 1		ration du climat interne		Recours de passer à l'office des médiations avant toute action en justice Médiation assurée par une personne compétente de la Direction	6
- Entretien bateaux	\vdash	_	Haurea	des frais entretien bateaux	-	Recrutement à l'inferne d'un coordinateur exploitation-pilotes Calendrier prévisionnel de l'entretien par bateaux à longue échéance	
Pannes fréquentes Mise en péril de la sécurité du personnel et des passagers transportés	-	5.4	Dépass Perte di	ements budgétaires e confiance du personnel, lic et de l'Etat		Etude des rapports des pilotes par le service entretien Collaboration étroite avec l'OFT Consultations par le personnel d'entretien des fiches techniques remplies par	8
, and the same of						les pilotes Suivi des exigences de l'OFT au mieux	
Perturbations de service		_			-	Appui du SEV et des pilotes + divers partenaires Nécessité la mise en service de 3 nouveaux bateaux	
Pannes / accidents		5/4 1	Pas suf	Tisament de bateaux pour		pour assurer le service au mieux et retrouver la sympathie du public Difficultés d'homologation	8
- Accident bateau	-	- 1	l'exploi	tation	-	Respect aux mieux de toutes les prescriptions	
Vaulrage	1 :	5/5	Pertes I	numaines		Formation continue des pilotes et mises à jour	· ·
Accident sous le pont du Mt Blanc		5/5	Perte fi	nancières		Affichage interne de notes de sécurité et actualisation des procédures	9
ncendic		5/5	Perte di l'Etat	e confiance du public et de		Inventaire journalier par les pilotes d'ouverture du bateau et équipements Consultations par le personnel d'étatreiten des fiches techniques remplies por les pilotes Mise à jour régulaire des procédures pour tous les pilotes par le formateur Edition de procédures meaures d'urgence Courtièles DFT régulaires, flotte et personnel	10
Collision entre bateaux		2/5	Blessur	es passagers/pilotes Dégâts matéri	els	Controles OFT regulars, flotte et personnel Sensibilisation à une vigilance accrue des pilotes	7
Acte terroriste		1/5			-	Sensibilisation des pilotes au contexte actuel international	6
- Manipulation d'espèces					П		
ecettes de caisses Vol et agression		8	Blessur Effracti	ce sur le personnel e ice, vandalisme mancière		Durant les princioles d'affiliacence, des sommes sons predicées dans les cuisses des vendeurs durs finis par join La monania des vendeurs est transportée dans des enveloppes An formeture les soins d'oilé, des aquest de sécurité accompagnent le personnel du guichet le personnel du guichet Formeture des portes du bureau lors des contrôlés des fonds de cuisses Toute can-objege de caisses et toute les expéces sont rangées dans l'armoire forte Edition de procédures meaurs d'urganes.	9
7- Vandalisme locaux Vol Destruction de matériel	:			ation stoppée es clés des bateaux		Installation des doubles des clés des bateaux au guichet/tour de contrôle	9
						Remplacement du matériel volé Dépôt de plainte pénal	
/andalisme bateaux		3/3	Mangw	e d'éléments d'armement du bateau	П	Disposer d'un maximum de matériel supplémentaire	- 6
8- Formation au permis de pilote		18		l'examen théorique et/ou	Н	Installation d'une salle polyvalente pour réunions internes et formation.	
Absence de locaux destinés à la	1 0	3/2 p	oratique	2.		Mise en place du service en triangle sur les lignes M1 et M2 afin de dégager	6/8
ormation théorique. Absence de bateaux	1	1	Manque	e de pilote pour assurer le service		un horaire du service régulier pour la formation.	
our dispenser la formation pratique	1	4	t'anné	e - Incompréhension des usagers		Mise en service nécessaire et urgente de nouveaux bateaux.	



IV) Matrice de risques SMGN - SCI 2014

			Classification des objectifs pour diminuer les risques		
1	Improbable		6	Améliorable à court terme	
2	Occasionnels	limités	7	Améliorable à moyen terme	
	Courants	limités	8	Améliorable à long terme	
4		incidences graves	9	Difficilement améliorable	
5	Courants	effets dramatiques	10	Irréalisable en raison de plusieurs facteurs	

Environement administratif

Type de Risque	Indice	Conséquences	Prévention et stratégie de réduction du risque	diminution du risque
1- Gestion du personnel Perte de personnel compétent Démission / longue maladie / licenciement	2/4	Retard dans les échéances régulières Traitements des salaires, impôt source Perte de savoir faire	Réunions hebdomadaires La polyvalence de chaque personne est privilégiée Optimisation de la communication inter-postes Recrutements en urrence de personnel intérimaire	10
Congés longue maladie ou maternité simultanés	1/2		Re distribution des compétences et responsabilité dans un temps limité	7
Manque de professionnalisme	1/2	Effectif restreint Perte de confiance	Ré-organisation interne pour gérer l'urgence et le long terme Valorisation des acquis / Interopérabilité de tout le personnel	8
2 - Stockage des documents Sinistre sur le site Vols Problème réseau informatique et internet	2/4	Perte des données importantes Perte de documents confidentiels Perte de la comptabilité	Personnel polyvalent sur place pour dépannages informatiques urgents Sauvegades régulières et stockage dans différents emplacements Incidents imprés us Sauvegade régulière de notre réseau de données par notre foormisseur et sur disques durs extemes Accès sécurisé à chaque poste par un mox de passe personnel Installation d'un exveru sécuriré par Countisseur FIEF	9
3 - Assurances sociales Paiements supérieurs aux factures de primes Erreur à l'interne	Ī	Décalage de trésorerie Dépassement budgétaire	Contrôle par le conseil en assurance des récapitulatifs des montants Comparaison des prélèvements et cotisationes d'une année à l'autre Se rérout lors du paiement via Open ERP, malgré le double contrôle lors du paiement des factures. Le trop versé sera déduit de la prochaine facture.	6
Accomptes mensuels trop lourds sur la trésorene Augmentation des primes		Décalage de trésorerie Dépassement budgétaire	Contrôle par le Conseil en assurance des récapitulatifs des montants Si ces augmentations sont justes, une enveloppe supplémentaire peut être demandée à l'Elat. Une mise au concouss d'assurances peut être à prévoir.	6
Oubli d'annonce de nouveau personnel au service compétent	2	Retard de traitement dans la gestion des dossiers personnels Possible décalage des prélèvements	Contact auprès du prestataire pour régler le cas	6
Mécontentement du personnel employé en relation avec la planification horaires	4/5	Mauvaise ambiance de travail Petre de la motivation Eventuelle hausse d'arrès maladie Eventuelle hausse d'arrès maladie Petre de temps et d'énergie pour touies les parties Difficulte à la communication croissante	Obligation de prise de conscience de l'entire du personnel quarta aux numbreures contrainei et expresse liées à la gettion des houraires, aims que de responsabilités via à via des objectifs (reiche par le comant de personnium. Est de conscience. Prise de consaissance du service comernel des points res endiqués par le personnel et réalisable dans un houraire. Proposition d'houraires modifiées en conséguence. Viveil et a repport de l'ére et réabilité progresses vement une communication fiveil et la réport de l'ére et réabilité progresses vement une communication.	8



IV) Matrice de risques SMGN - SCI 2014

Echelle des indices de risque			Classification des objectifs pour diminuer les risques		
	1 Improbable		6	Améliorable à court terme	
	2 Occasionnels	limités	7	Améliorable à moyen terme	
	3 Courants	limités		Améliorable à long terme	
	4 Courants	incidences graves		Difficilement améliorable	
	5 Courante	affate deamatiques	10	Irréalicable an raison de pluriques factaurs	

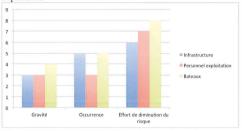
4 Cour		incidences graves			Difficilement amélioral	
5 Cour	ants	effets dramatiques		10	Irréalisable en raison de	plusieurs facteurs
Environement financier et comptable Type de Risque	Indice	Conséquences		Prévention et stratégie de réducti	on du risque	Indice de diminution du risque
I - Application et suivi du Contrat de prestations Objectifs et indicateurs non atteints	1/2	Pénalités financières Négociations à venir rendues	plus difficiles	Vision mensuelle des données passagers et t et enregistrement dans fichier correspondan Possible en cas d'événements tels que mauv		7
Doute sur la fiabilité des données transmises à l'Etat	1/4	Perte de confiance de l'Etat		Connaissance du marché pour pouvoir faire prestataires Réduction des pannes bateaux ou problèmes	appel à d'autres	8
Problème de sécurité pour passagers Défaut d'entretien de la flotte	1/5	Accident Accident		Reduction des pannes oateaux ou protiernes Planification pluriannuelle de la flotte Formation continue des pilotes Fisches entretiens pour pannes courantes adra au personnel entretien Réparations		7
Baisse de la subvention allouée	1/4	Mise en péril des emplois et d société	e l'avenir de la	Fermeture de ligne ou changement en activi Mise au chômage d'une partie du personnel	té saisonnière	10
Non respect des normes AIMP/LIAF Perte de confiance du DETA Suite à un audit négatif d'organes compétents comme ICF ou OFT.	1/5	Perte de confiance de l'Etat Dénonciation du contrat Poursuites juridiques		Mise en place d'un SCI, d'un ERP, de compinterface avec organismes compétents en mibudget. Suivi accru du manuel de contrôle interne et liées au contrat de prestations ainsi qu'aux e et prescriptions légales liées au transport pu	des obligations ntités subventionnées	8
1¹ - Risque de contrepartie Non renouvellement du contrat de prestations ou dénonciation du contrat	2/5	Perte financière Réduction effectif Réduction flotte Réduction du service		Entretien des relations de confiance avec le Clarté des comptes et des rapports finaux pr Contrôle de la gestion financière et comptab Suivi du budget alloué Création et gestion du SCI	ésentés	8
2 - Salaires Erreur dans le calcul des salaires Oubli de saisir les avances	2	Perte ou augmentation de sala bénéficiaire	ire du	Saisie et montants contrôlés par un tiers Rattrapage de l'erreur sur période suivante		6
Erreur du bénéficiaire	1	Absence de salaire à la date p	révue	Impossible car transfert DTA selon coordon des bénéficiaires.	nées personnelles	6
Dépassement budgétaire	1/2	Perte de confiance de l'Etat Perte financière La maîtrise du budget n'est pl	us acquise	Possible selon les besoins de l'exploitation, majeure. Tout imprévu doit être annoncé à l' Peu courant, toute augmentation de salaire o et justifiée, et donc étudiée.	Etat.	7
Hausses des salaires imposées par des négociations avec notre partenaire social SEV	2/4	Perte financière Dépassement budgétaire		Budgets prévisionnels et reportings régulier Avertissement au DETA si dépassement imp Ré-équilibrage avec d'autres postes dans la r	ortant du poste	8
3 - Commandes Dépenses Dépassement de budget	2	Perte de confiance de l'Etat Dépassement financier Pertes financières		Absence de double signatures pour montant Engagement selon mise au concours (AIMP Gestion par Open ERP Engagements visibles et rapprochés du budj Situation d'urgence, avarie bateau important Demande de budget supplementaire auprès	s > Chf 10'000 -) pet e :	7.
Commandes reçues sans bon de commande ou erreur de commande passée	3	Perte de temps si matériel nécessaire à l'entretien Facturation de gros montants non prévues		Toute commande est passée selon bon de co Rapprochement du BL et du BC Si erreur, retour de marchandise et attente d d'annulation de facture	mmande	6
3' - Factures fournisseurs Ecart entre la facture / devis / commande	3	Perte de temps personnel adm Perte de temps pour paiement retard de paiement		Le BL et le BC sont directement réconciliés Les engagements par ERP sont saissis une fo les erreurs de saissie Contact avec le responsable de la command Gestion des livraisons supplémentaires ou a	is ce qui évite e et/ou fournisseur	6
Imputations comptable des postes facturés Mauvaise imputation	2	Erreur dans les journaux com Erreur impactant le budget Documents comptables erron		Imputation notée dés la réception de facture Saisse de facture + contrôle et validation par Arbitrage de l'imputation par organisme ext	un tiers	6/7
Erreur dans paiement des factures Totaux erronés Mauvais benéficiaire Problème de réception du fichier DTA Dépassement du budget	2	Retard de paiement Absence de réconciliation des		Facture saisie une fois dans ERP. Limite d' Contrôlé par validation de facture Contrôlé lors du visa de l'ordre de paiement Réconciliation des facture via MT940 Vision au plus juste du compte banque par l Contact avec de la banque	erreur de saisie	6/7
4 - Cartabonus Erreur dans commande	2	Augmentation du stock		Retour de la livraison auprès du fournisseur Conservation du stock qui sera écoulé sur p	lus de temps	6/7
Erreur dans stocks	2	Ecart comptable du stock réel Sous entend problème d'encar rechercher		Stock vérifié mensuellement et rapproché d Stock vérifié mensuellement avec le compte dans ERP, et rapproché avec les factures foi	es ventes. correspondant	6/7

RD 1101 58/63

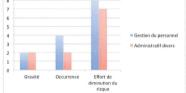


L'analyse de risques SMGN 2014 en graphique

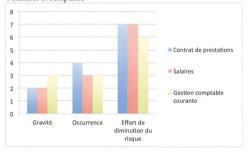








Financier et comptable



Echelle des indices de risque			Classification des objectifs pour diminuer les risques	
1	Improbable		6	Améliorable à court terme
2		limités		Améliorable à moyen terme
3	Courants	limités	8	Améliorable à long terme
4	Courants	incidences graves	9	Difficilement améliorable
5	Courants	effets dramatiques	10	Irréalisable en raison de plusieurs facteurs



Suivi des indicateurs de performance

Calcul du minimum garanti

	Suivi de	Suivi des indicateurs de performance 2014 de janvier à décembre	.014 de janvier à o	lécembre		
Indicateur Places / Kilomètres	/ Kilomètres	Objectif CP 2014 année	Réalisation année 2014	14 Résultat		
		adapté (lignes fermées)			1	
Places / kilomètres	Kilomètres x capacité des bateaux	7'423'791	7'259'537	atteint	-2.21%	
					Valeur cible à 95%	
Fermeture des lignes pour conditions météorologiques	nditions météorologiques	Trajets	Capacité Km/ligne	Places / Km		
Manifestations, événements	événements	à déduire	bateaux			
M1 - Pāquis-Molard		136	50 0.82	5,276		
M2 - Pâquis-Eaux-vives		130	50 0.73	4'745		
M3 - Port Noir-Påquis		321		30,816		
M4 - Port Noir-de Chateaubriand		407	60 1.60	39,012		
TOTAL Places/Km				80,209		
Indicateur Places / Kilomètres	/ Kilomètres				1	
riaces / knometres, carcul aeranie		Objectif adapté du				
Objectif initial du contrat de prestations	Places/Km - lignes fermées	contrat de prestations	Places / Km - SMGN	Résultat		
7,504,000	L	7'423'791	7,259,537	ŀ	-2.21%	
Indicateurs	urs	Objectif CP 2014	Réalisation année 2014			_
	urs	Objectif CP 2014	Réalisation année 20	+		_
Respect des cadences M1	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	96.74%	atteint	Cadence moyenne année 11.37 minutes	_
Respect des cadences M2	cadences	Cadences de 10 à 14 minutes	97.91%	atteint	Cadence moyenne année 10.87 minutes	_
Respect des horaires M3	horaires	Arrivée au terminus ≤ 3 min de l'horaire	99.59%	atteint		
Respect des horaires M4	horaires	Arrivée au terminus ≤ 3 min de l'horaire	%99'66	atteint		
Indicateurs	urs	Objectif CP 2014	Réalisation année 2014			
Fréquentation	nombre de passagers	1,434,000	1,301,701	atteint	-9.23%	
Taux de converture	total produits / total charges	29.50%	31.93%	atteint	108.24%	
	1,119,363 / 3'505'517					
Coût PKP	total charges / Places Kilomètres	0.508	0.483	atteint	105.20%	
	3'505'517 / 7'259'537				* Objectif atteint lonsque le coût / PK est inferieur ou épal à la valeur-clàhe	Ů
Charges SMGN année 2014	Produits SMGN mi année 2014					G
2'585'232 920'285	1,119'363					ettes enevois Naviga
3'505'517	1,119,363					es tion
						1

SMGN 2014



Détail minimum garanti 2011

	Budget	<u>Effectif</u>	Min.garanti
Produits des transports	833'818.00	855'752.80	
Frais Unireso	-45'687.00	-49'953.45	
	788 '131.00	805'799.35	17'668.35

Détail minimum garanti 2012

	Budget	Effectif	Min.garanti
Produits des transports	907'769.00	901'127.65	
Frais Unireso	-48'647.00	-41'356.50	
	859'122.00	859'771.15	649.15

Détail minimum garanti 2013

	Budget	Effectif	Min.garanti
Produits des transports	943'171.00	945'088.90	
Frais Unireso	-51'481.00	-42'742.75	
	₹ 891'690.00 ₹	902'346.15	10'656.15

Détail minimum garanti 2014

	Budget	Effectif	Min.garanti
Produits des transports	979'953.00	962'832.62	
Frais Unireso	-52'531.00	-42'180.25	
	927'422.00	920'652.37	-6'769.63



35

62/63

Rapport de gestion

du Conseil

d'administration



SOCIETE DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION S.A.

Rapport de gestion du
Conseil d'administration à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires

Comptes de résultats de l'exercice 2014

La société présente un exercice bénéficiaire se montant à CHF 307'197.06

La somme de CHF 153'598.53, représentant 50 % du bénéfice, devra être restituée à l'Etat, le solde de CHF 153'598.53 est acquis à la société.

Le montant des recettes versées par Unireso, garanties par l'Etat de Genève est de - 6769.63. Ainsi, selon les articles 10,11 et 12 du Contrat de prestations « Garantie des recettes », l'Etat de Genève devra procéder au paiement de cette somme. (voir le détail du calcul page 34 du rapport)

Avant subvention, les lignes M1, M2, M3 et M4, comprises dans la Communauté Tarifaire Intégrale, accusent un résultat négatif de CHF 2'386'154.53

Une comparaison entre 2014 et 2013 des différents postes est présentée ci-après :

- Les recettes des lignes M1, M2, M3 et M4 augmentent de CHF 1'047'863.90 à CHF 1'069'620.62, soit une augmentation de 2.08 %;
- Quant aux autres recettes, soit les commissions pour vente de billets d'entreprises tierces, elles sont en hausse de CHF 37'349.73 à CHF 47'102.89, soit une augmentation de 26.11 %.
- Les salaires et les charges sociales augmentés des frais de formation ont diminué de CHF 2'256'111.84 à CHF 2'194'545.37, soit une baisse de 2.73 %.
- Nos lignes UNIRESO ont transporté 1'373'357 passagers en 2013 et 1'301'701 passagers en 2014, soit une baisse de 5.22%.

Fait à Genève, le 29 avril 2015.

Joël Charrière

30.04.15

Antoine E. Böhler

m

36