

*Date de dépôt : 11 mars 2015*

## **Rapport**

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

### **Rapport de M. Jean Sanchez**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Déposé le 3 septembre 2014, le projet de loi susmentionné a été renvoyé à la Commission des finances. Il a été examiné lors des séances des 7 et 21 janvier et du 18 février 2015 sous la présidence de M<sup>me</sup> Anne Marie von Arx-Vernon. Il s'agit de remercier M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez, procès-verbaliste, ainsi que MM. Raphaël Audria, secrétaire scientifique de la Commission des finances, et Laurent Koelliker, secrétaire général adjoint (SGGC), pour leur appui.

### **1. Présentation du projet de loi**

Ce projet de loi consiste à renouveler le contrat de prestations entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SGMN) pour la période 2015-2018.

L'Etat se propose de verser, sous forme d'une indemnité de fonctionnement, au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

- 2 627 955 F en 2015
- 2 676 362 F en 2016
- 2 661 440 F en 2017

– 2 621 368 F en 2018

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

## **2. Audition du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)**

Une première présentation du projet de loi a été effectuée par les représentants du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), soit MM. Philippe Matthey, secrétaire général, David Favre, secrétaire général adjoint, Vincent Mottet, directeur des finances, et Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs.

Pour le détail, il y a lieu de se référer à la présentation Powerpoint (annexe 1).

En résumé, M. Matthey annonce que ce PL couvre une indemnité sur quatre ans au bénéfice de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN), avec de légères fluctuations annuelles dues aux besoins annuels identifiés. Le présent contrat de prestations fait suite à un précédent contrat pluriannuel, portant sur la période 2011-2014. Le contrat de prestations précédant celui-ci avait porté sur une période plus courte, au cours de laquelle les relations entre ladite société et l'Etat avaient été revues.

La SMGN est une société privée, qui est subventionnée depuis 1973 par l'Etat pour des dessertes de transports collectifs, avec une concession jusqu'en 2025 pour le petit lac et le Rhône.

M. Matthey indique que le montant alloué annuellement est inférieur de plus de 6% nets par rapport à l'enveloppe allouée dans le précédent contrat. Il y a eu des compressions de coûts et des remises en questions de certaines offres ; il a été demandé à la SMGN de faire un effort au niveau des ressources, de sorte à éviter de continuer à indemniser un certain nombre de dessertes qui, selon les statistiques, ne sont pas tellement utilisées.

Le parc de bateaux des Mouettes est vieillissant et la SMGN va progressivement renouveler sa flotte, par l'acquisition de trois unités qui devraient entrer progressivement en service à partir de la première année du prochain contrat, n'impactant ainsi pas le contrat faisant l'objet de la présentation de ce jour. Grâce à certains travaux d'assainissement

relativement conséquents, la SMGN peut garder sa flotte durant la période contractuelle 2015-2018.

M. Pavageau parcourt rapidement la présentation (annexe 1) :

En page 3 : l'ensemble des objectifs fixés à la SMGN a été atteint. Conformément au contrat passé entre l'Etat et la SMGN, la moitié du bénéfice cumulé (600 000 F en tout) sur la période 2011-2014 sera reversée à l'Etat ; l'autre moitié devrait permettre à la SMGN de constituer des réserves en vue de faire face aux investissements à venir, notamment s'agissant du renouvellement de sa flotte.

En page 4 : il mentionne les axes qui ont guidé la négociation entre l'Etat et la SMGN pour le contrat de prestations 2015-2018.

En page 5 : il évoque les mesures visant à l'assainissement du budget.

En page 6 : pour faire face à l'acceptation de l'IN 146 et aux nouveaux tarifs, il est prévu une réduction de la navigation nocturne.

En page 7 : il traite de l'évolution de l'offre.

En page 8 : il résume les principales charges ; une diminution de celles-ci de 6,8% est prévue entre le budget 2014 et le budget 2018.

En page 9 : il traite de l'évolution des recettes. La chute observée en 2015 est liée à l'application de l'IN 146.

En page 10 : il y a une réduction de 6,11% de la dotation versée par l'Etat à la SMGN, par rapport au précédent contrat.

Sur question d'un commissaire (UDC), M. Pavageau répond que la SMGN possède quatre bateaux et que le renouvellement de trois bateaux est prévu. Il ajoute qu'un bateau coûte entre 1 million et 1,5 million, en fonction du mode de propulsion choisi. Il précise que ces bateaux seront construits à Genève.

Lorsque la SMGN activera les amortissements de ces investissements, dès 2019, il y aura 400 000 F de plus de charges.

Un commissaire (PLR) aimerait obtenir des chiffres plus détaillés sur la fréquentation des lignes, sur les quatre dernières années.

Il comprend que l'IN 146 a un impact et que, comme les TPG, la SMGN doit réduire ses charges. Il comprend qu'est proposée une réduction de l'offre, basée sur les horaires. Il se demande s'il ne faudrait pas diminuer la cadence sur certaines lignes et la maintenir pleinement sur d'autres lignes.

M. Pavageau dit qu'il fournira ces informations. Il a fourni une présentation le 21 janvier en complément et fournissant des éléments de

réponse complémentaire. Ce document figure en deuxième annexe, daté du 21 janvier 2015 (Annexe 2).

Un commissaire (PLR) demande ce qu'il reste à amortir sur les bateaux existants et si ce chiffre sera à zéro quand la SMGN achètera ses nouveaux bateaux.

M. Pavageau répond que les amortissements ne sont pas encore terminés et qu'ils ne le seront pas, pour un des bateaux, au moment où il sera remplacé. Il précisera les chiffres par écrit.

Le commissaire (PLR) demande si c'est une bonne solution de reporter l'achat de ces trois bateaux. Il pense que d'étaler dans le temps les achats pourrait être une option plus pertinente, en envisageant d'acheter un des trois bateaux durant la période contractuelle à venir.

M. Matthey explique qu'il est très compliqué de pouvoir mettre en service un nouveau bateau et que cela prend du temps ; il y a un intérêt à commander trois bateaux d'un coup, plutôt que de les commander de manière séparée. Il ajoute que l'OFT pose des exigences très helvétiques ; tant que l'OFT n'a pas donné son feu vert, la SMGN ne peut mettre en service ses bateaux. Ces divers éléments font qu'il serait difficile d'anticiper de deux ans une mise en service prévue dès 2019.

M. Pavageau indique que la SMGN, responsable de ces acquisitions, n'a pas encore débuté le processus d'étude. Les capacités de production des prestataires auxquels elle va s'adresser ne sont pas très grandes, raison pour laquelle les mises en services sont prévues pour 2019, 2020 et 2021.

Le commissaire (PLR) imagine qu'il y aura un appel d'offres pour la construction de ces bateaux, raison pour laquelle il est surpris que M. Pavageau ait dit qu'ils seraient construits à Genève, puisqu'ils pourraient l'être ailleurs.

M. Pavageau dit qu'ils fourniront des informations à ce sujet. Il remarque que ces bateaux ne sont pas standardisés ; la spécificité de ces bateaux limite le nombre de prestataires potentiels. En fait, suite à un courriel fourni par M. David Favre, transmis en date du 3 mars 2015, à la Présidente de la commission, il est précisé que le chantier naval est celui de la société Swissboat SA, détenue par M. Joël Charrière, directeur de la SMGN. Il est expliqué que cela permet de bénéficier de synergies et de réaliser des économies, notamment dû au fait qu'aucun autre chantier naval, dans le canton, ne serait en mesure de prendre en charge des travaux lourds.

Le commissaire (PLR) demande quelles sont les spécificités de ces bateaux.

M. Pavageau dit que les gabarits sont particuliers, notamment en raison du pont du Mont-Blanc.

Un commissaire (S) demande, se référant à la page 8 de la présentation, ce que sont les charges de gestion diverses.

M. Pavageau répond qu'il s'agit des assurances, honoraires de consultants, frais de sécurité (sous-traitants), etc. Il pourra répondre plus en détail par écrit. Les consultants sont ceux qui ont déployé le système ERP, à savoir un logiciel comptable et informatique.

Une commissaire (S) constate que divers éléments financiers entrent en ligne de compte. La SMGN a fait des bénéfices et la subvention va en tenir compte et va ainsi diminuer. Elle évoque la décision du CE de réduire la prestation du soir, suite à l'acceptation de l'IN 146, et demande si cette décision est basée sur le fait que cette prestation nocturne ne fonctionnait pas trop durant les mois d'avril et mai.

M. Pavageau indique que cette décision a été prise après avoir analysé les chiffres des fréquentations observées.

Une commissaire (Ve) constate que, dans l'exposé des motifs, sont évoquées les relations de travail au sein de la SMGN. On peut lire entre les lignes qu'il y a eu des tensions avec le personnel en matière d'horaires et de déménagements de locaux notamment. Elle aimerait savoir si les relations se sont pacifiées dans l'intervalle.

M. Favre pense qu'il serait intéressant pour les commissaires d'interroger directement la SMGN sur ce point. En matière d'acoustique, une plainte avait été déposée par un syndicat, lequel avait estimé que les normes n'étaient plus respectées. La Confédération a conclu qu'il n'était pas possible de mettre le bateau considéré aux nouvelles normes et qu'il pouvait ainsi continuer à naviguer en l'état.

La commissaire (Ve) croit qu'il y a également eu des questions posées au sujet des horaires. Elle lit que la refonte des horaires s'est poursuivie en 2013.

M. Pavageau répond que l'organisation interne du travail a été revue. La quasi-totalité des pilotes des Mouettes sont engagés à temps partiel. En raison de la modification des horaires nocturnes, il a fallu ajuster les horaires ; des négociations ont eu lieu à ce sujet et ont abouti. Le présent contrat n'a pas d'impact sur l'emploi et, de ce fait, il n'y a pas de tensions particulières générées par ce contrat.

M. Favre précise que les vestiaires, qui appartiennent à la Ville de Genève et qui sont dans un état très délabré, vont enfin être rénovés. Ces travaux, qui

seront à la charge de la Ville de Genève, n'entraîneront pas d'augmentation du coût du loyer desdits vestiaires par la SMGN.

Un commissaire (PLR) dit avoir compris que la SMGN était une société privée. Il se réfère au compte de pertes et profits de l'exercice 2013, en page 99 de l'exposé des motifs, et constate que la subvention est présentée comme une couverture du déficit et non comme un produit. Par ailleurs, ces messieurs ont expliqué qu'en cas de bénéfice, la moitié était restituée à l'Etat et l'autre restait acquise à la SMGN. Il ne comprend pas pour quelle raison il en va ainsi.

Si l'on dit que la moitié de ce bénéfice est laissé à la SMGN pour qu'elle puisse acheter des bateaux, il s'agit en réalité de subventions d'investissement déguisées et c'est l'Etat qui finance ces bateaux. Il estime que, si c'est une société privée, elle peut acheter des bateaux quand elle le souhaite, en recourant le cas échéant à un emprunt auprès d'un établissement bancaire.

Il préférerait que tout le bénéfice soit rendu à l'Etat et qu'en plus de ce PL, portant sur une indemnité de fonctionnement, il y ait éventuellement un PL relatif à une subvention d'investissement pour l'acquisition de bateaux, à l'instar de la subvention d'investissement accordée aux TPG pour l'achat de tramways.

Il demande qui est le propriétaire des bateaux utilisés par la SMGN.

M. Matthey explique que le contrat de prestations des TPG a été un peu précurseur et a été adapté au fil du temps sur ces questions de résultat ; au début, le constat était fait chaque année et l'est désormais à l'issue de la période contractuelle de quatre ans. Chaque relation contractuelle entre l'Etat et un établissement de droit public, une fondation ou une société de droit privée était traitée de manière différente, sans réelle justification ; partant, le CE a décidé de traiter toutes les entités (privées ou publiques) de la même manière.

Il ne serait pas normal que l'entité garde l'entier du bénéfice. A l'inverse, si elle devait tout restituer à l'Etat, cela pourrait avoir l'effet pervers de l'inciterait à tout dépenser. La SMGN est, au regard du contrat actuel, libre de faire ce qu'elle veut du bénéfice qu'elle garde. Connaissant ses besoins futurs à relativement court terme et la difficulté que l'Etat aurait à augmenter massivement la subvention le jour où il faudra faire face aux investissements, l'Etat a incité la SMGN à utiliser cet argent pour ces acquisitions de bateaux, y compris les études préliminaires y relatives ; c'est une question de bonne gestion.

Le commissaire (PLR), se référant toujours à la page 99, estime que la présentation du compte de pertes et profits devrait être modifiée ; la subvention de l'Etat devrait être en produit alors qu'en l'espèce, la présentation donne l'impression que la subvention de l'Etat vient couvrir le déficit.

M. Matthey explique que, dans la négociation globale, les produits générés par l'activité sont évalués au plus juste, ainsi que les coûts globaux ; l'indemnité intervient pour couvrir la différence, soit les coûts non couverts par les produits.

La Présidente demande ce qu'il arrive, si les administrateurs refusent de mettre la moitié du bénéfice en réserves, pour l'acquisition de bateaux.

M. Matthey répond que les administrateurs peuvent effectivement refuser, car il n'y a pas d'engagement contractuel à ce sujet. Cela étant, les administrateurs sont d'accord sur ce point.

La Présidente remarque que les commissaires sont un peu sensibles dans ce domaine, car les administrateurs les ont « habitués », par le passé, à ne pas toujours être très corrects.

Un commissaire (PLR) souhaiterait connaître la liste des administrateurs.

M. Pavageau dit qu'ils fourniront cette liste. Il précise qu'il n'y a pas de représentant de l'Etat au sein du CA de cette société. La réponse figure dans l'annexe 2.

Le commissaire (PLR) constate que la subvention de l'Etat représente tout de même plus de  $\frac{2}{3}$  des revenus de la SMGN ; dès lors, il estimerait prudent qu'il y ait un représentant de l'Etat au sein du CA de la SMGN.

M. Matthey annonce que cela n'est pas prévu et ne peut se décréter unilatéralement, par l'Etat. Cela étant, les contrôles existent, de manière très étoffée au moment de la reconduction du contrat, mais également chaque année, puisque les comptes annuels sont approuvés par le CE. Il y a beaucoup de possibilités d'exprimer du scepticisme ou du mécontentement, sans pour autant avoir un représentant de l'Etat au sein du CA.

La Présidente pense qu'il y a beaucoup moins besoin de contrôle aujourd'hui qu'il y a huit ou dix ans ; il a fallu que la SMGN « dérape » un peu, pour que le GC s'en soucie vraiment.

Le commissaire (PLR), se référant au RC, énumère les membres du CA, Il répète qu'il trouverait bon qu'un représentant de l'Etat siège au CA, de sorte à s'assurer que tout va bien.

Il aimerait bien entendre la SMGN avant de se prononcer sur ce PL.

La Présidente demande aux collaborateurs du DETA de quitter provisoirement la salle.

Un commissaire (UDC) rappelle les problèmes qu'il y a eu il y a quelques années. Dès lors que l'Etat fournit les  $\frac{2}{3}$  des produits, il peut exiger qu'un membre de l'Etat siége au CA ; si la SMGN refuse, il peut cesser de payer.

Il indique qu'il s'est exprimé au sujet de ce PL en Commission des transports, au sein de laquelle les commissaires (UDC) étaient partagés, puisque l'un s'était abstenu et l'autre avait voté contre le préavis.

Il pense que les demandes présentées aujourd'hui par les commissaires sont légitimes et note que les réponses à celles-ci n'avaient pas été fournies aux commissaires aux transports.

Il a l'impression que les Mouettes sont un des principaux bijoux touristiques de Genève et que l'on n'ose pas y toucher.

Un commissaire (S) imagine que l'on peut être attaché aux Mouettes pour différentes raisons. Il attire l'attention des commissaires sur le fait que l'offre a été accrue en soirée, à la demande de la Commission des finances et non en fonction d'un souhait de la SMGN. On pourrait se demander si la SMGN ne devrait pas également être financée par Genève Tourisme, puisque les Mouettes sont aussi une attraction touristique, mais ceci constitue une autre réflexion.

Il se demande s'il faut procéder à une audition de la SMGN. Il faudrait s'interroger sur l'objectif de pareille audition, avant de se prononcer sur son principe.

La Présidente admet que les commissaires ont souhaité certains horaires nocturnes. Cela étant, dès lors que l'on s'aperçoit aujourd'hui que la tranche octobre-mai n'a pas de sens, il est logique de la réduire, sans que cela ne donne l'impression de casser un jouet touristique et un jouet pratique pour les Genevois.

Elle pense qu'il fait partie du travail des commissaires d'être extrêmement attentifs à la gestion des deniers, dès lors que la SMGN les a roulés dans la farine.

Un commissaire (PLR) demande l'audition de la SMGN, car il aimerait entendre cette société sur la composition de son CA notamment. Il ne pourra voter ce PL tant qu'il n'aura pas reçu les chiffres relatifs à la fréquentation par ligne, par mois et par année, dans le détail. Si la SMGN refuse de donner ces éléments, elle pourra se passer des deniers de l'Etat.

La Présidente suggère aux commissaires d'attendre de toute façon d'avoir obtenu les réponses aux questions posées ce jour avant de se prononcer sur ce



PL. Elle constate que l'audition de la SMGN est acceptée sans opposition, laquelle se déroulera probablement dans deux semaines.

**3. Audition de la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) représentée par M<sup>e</sup> Böhler, président du conseil d'administration, et par M<sup>me</sup> Auque-Bouchez, directrice administrative de la SMGN**

Un commissaire (PLR) indique avoir compris que l'acceptation de l'IN 146 et son application avaient des répercussions sur la SMGN. Des propositions de réduction de l'offre ont été faites. En recevant un complément d'informations sur la fréquentation des lignes, il s'est demandé si une analyse avait été faite et s'il avait été décidé de ne pas modifier l'offre sur les lignes les plus fréquentées et d'agir surtout sur les lignes les moins fréquentées.

Il s'interroge sur la composition du CA de la SMGN, à savoir Joël et Geoffroy Charrière et Antoine et Alexandre Böhler, sachant que les  $\frac{2}{3}$  des recettes de la société sont constituées de subventions de l'Etat; il pense qu'un représentant de l'Etat devrait y être inclus, pour exercer un contrôle permanent sur la gestion de cette société. Il aimerait entendre les auditionnés à ce sujet.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez répond que la SMGN n'a pas décidé de réduire la fréquence de certaines lignes, car toutes les lignes sont utiles. Moins de passagers sont transportés sur les lignes M3 et M4, car leur fréquence est de 30 minutes alors que les autres ont une fréquence de 10 minutes, mais elles sont tout de même importantes, car elles assurent une réelle traversée de la rade. Des pendulaires empruntent ces lignes, ainsi que beaucoup de touristes en été, en guise de croisière touristique.

M. Böhler rappelle qu'il avait participé aux discussions qu'il y avait eu à l'époque avec le département, lequel se demandait si l'on était certain que l'utilisation des Mouettes le soir devait se faire sur une saison aussi étendue. Les chiffres démontrent que les bateaux sont parfois vides, ce qui constitue une mauvaise publicité tant pour la SMGN que pour l'Etat qui la subventionne, raison pour laquelle a été opérée une réduction saisonnière et non horaire du service du soir.

Quant à la composition du CA, il est un peu étonné que le commissaire (PLR) pose la question en ces termes. Etant dans cette aventure depuis 1991, il peut dire qu'à l'époque, un des administrateurs était M. Wyden, lequel était le secrétaire général de Jean-Philippe Maître; l'Etat assurait alors une couverture de déficit. Le CA, à ce moment-là composé de feu Roland

Charrière, M. Wyden et lui-même, faisait de son mieux pour limiter ce déficit, dans un contexte qui incluait les lignes touristiques, lesquelles ont depuis été vendues à la demande de l'Etat. La question de la présence de M. Wyden au CA se posait, Jean-Philippe Maître ayant décidé de passer au contrat de prestations et, de ce fait, la couverture n'étant plus une couverture de déficit. Ce dernier lui avait expliqué que, désormais, les choses devaient être séparées entre l'Etat et la SMGN. Les différents éléments se sont contractualisés, ce qui permet dorénavant le contrôle à travers les indicateurs et la surveillance régulière, constante et en toute bonne intelligence entre la SMGN et les services de l'Etat.

Ainsi, il ne sait si la proposition du commissaire (PLR) permettrait réellement d'aller de l'avant ou si elle ne reviendrait pas en quelque sorte à reculer.

La Présidente dit qu'il y a environ cinq ans, il y a eu un litige à hauteur d'une somme de 600 000 F, que l'Etat a perdu. Si les commissaires songent maintenant à avoir un représentant de l'Etat au sein du CA, c'est dans l'idée peut-être d'éviter que pareille mauvaise surprise se reproduise à l'avenir.

M. Bohler réplique qu'il ne pense pas que tel serait le cas. Le Tribunal administratif a tranché le litige en défaveur de l'Etat, constatant que sa prétention n'était pas justifiée. Ainsi, pour lui, le litige n'avait jamais existé qu'au sein de certains services de l'Etat peut-être un peu mal informés. Un administrateur de l'Etat n'aurait rien changé à cette décision de justice, qui a donné tort à l'Etat.

Le commissaire (PLR) admet n'avoir pas suivi l'histoire de ce litige de près et indique que sa proposition n'était pas faite en lien avec ce dernier, mais avec le fait que  $\frac{2}{3}$  des recettes proviennent de l'Etat. Il ne s'agit pas de méfiance ou de vouloir faire des contrôles excessifs. Il relève qu'il est curieux d'avoir un nombre de membres pair au sein d'un CA, ce qui peut être problématique en cas de divergences d'opinions. Il voulait entendre les représentants du SMGN au sujet de la composition de ce CA, car le département n'a pas pu donner de réponses aux commissaires lorsqu'ils ont suggéré la présence d'un représentant de l'Etat au sein de ce CA, laquelle lui semble répondre à une pure logique.

M. Böhler dit qu'il lui semble que certaines règles de gouvernance fixées par l'OFT excluent ce genre de possibilité. Il croit d'ailleurs qu'il y a des critiques de la part de l'OFT concernant la présence de certains représentants de l'Etat au sein du CA des TPG.

La Présidente pense que les commissaires pourraient demander au DETA de leur fournir des informations à ce sujet.

Le commissaire (PLR) comprend, à entendre M. Böhler, que l'OFT considèrerait que l'Etat de Genève, qui est tout de même propriétaire des TPG, n'aurait pas le droit d'avoir un représentant de son administration au sein du CA des TPG.

M. Böhler répond que cette interprétation faite par le commissaire (PLR) est trop caricaturale. Il ne connaît pas le détail et ne s'imisce pas dans les affaires des TPG.

Un commissaire (S) imagine que l'OFT a probablement dit qu'un ministre lui-même ne pouvait siéger au CA, mais pas que l'Etat ne pouvait déléguer un représentant au sein du CA.

Un commissaire (PLR) demande si les Mouettes vont continuer à délivrer leurs prestations le soir.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez dit que tel sera le cas, de juin à septembre.

Le commissaire (PLR) demande s'il est nécessaire d'avoir un agent de sécurité dans chaque bateau, dès 19h. Il comprend une telle présence lorsqu'il y a les Fêtes de Genève ou d'autres festivités, mais se demande si elle est utile au quotidien et si, le cas échéant, elle correspond à une obligation.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez répond que la direction a voulu la présence d'agents de sécurité à bord des Mouettes dès 19h30, pour rassurer le pilote et les passagers. Cela a peut-être aussi une action dissuasive, particulièrement utile le soir en été en raison de la consommation parfois excessive d'alcool et d'autres substances de certains passagers ou personnes qui sont sur les quais. Cet agent de sécurité se charge également du contrôle des billets.

Un commissaire (MCG) se demande, si l'Etat ne subventionnait plus la SMGN, si la société ferait faillite ou si elle redimensionnerait son activité et deviendrait une vraie société commerciale. Il s'interroge sur l'impact de la subvention étatique sur l'existence même de la SMGN. Si la réponse est que la SMGN ferait faillite si l'Etat ne la subventionnait plus, il faudrait éventuellement la racheter et la mettre au sein des TPG.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez répond que, sans la subvention étatique, les Mouettes ne navigueraient que durant la période estivale et non à l'année, ce qui impliquerait le licenciement d'une partie du personnel. Les Mouettes fonctionneraient en croisière touristique.

Le commissaire (MCG) demande si cette activité serait bénéficiaire. Il aimerait avoir une projection à ce sujet. Il aimerait comprendre jusqu'où va l'interaction de l'Etat par rapport au corps-business complet de la SMGN.

La Présidente pense que la SMGN pourrait rédiger une note à ce sujet. Elle figure dans l'annexe 3.

M. Böhler dit que cette décision serait regrettable et engendrerait comme première conséquence la sortie des Mouettes d'UNIRESO, ce qui serait très ennuyeux.

Le commissaire (MCG) réplique que ce n'est pas ce qu'il veut. Il souhaite comprendre l'interaction entre les deux. Si les TPG rachetaient la SMGN, par exemple, elle ne sortirait pas d'UNIRESO.

M. Böhler s'interroge sur ce que sont les deux, mentionnés par le commissaire (MCG), qui a notamment parlé d'un corps-business. Pour lui, le corps-business c'est UNIRESO et le transport, selon le contrat de prestations. Il rappelle qu'auparavant, la SMGN faisait également du transport touristique mais ne le fait plus, à la demande de l'Etat.

Le commissaire (MCG) demande qui sont les actionnaires de la SMGN.

M. Böhler répond qu'il s'agit de Joël Charrière.

Le commissaire (MCG) constate qu'il s'agit d'actionnaires privés. Cela lui est confirmé.

Il aimerait savoir, s'il n'y avait plus de subvention étatique, ce que ferait la SMGN.

M. Böhler dit que la réponse est basée sur ce qui s'est fait historiquement avant UNIRESO. Il ne peut fournir une réponse maintenant, laquelle devra être chiffrée et sera donnée par écrit ultérieurement.

Une commissaire (EAG) lit, dans l'exposé des motifs. « En vue de l'établissement du Plan financier pluriannuel (PFP) 2015-2018, les postes relatifs aux coûts de personnel (exploitation et gestion) ainsi que les coûts d'entretien des bateaux, qui représentent plus de 70% des charges de la société, ont été analysés avec précision par un expert indépendant mandaté par la direction générale des transports (DGT), sur la base des informations fournies par la SMGN ». Elle imagine que c'est peut-être à cela que faisait allusion M. Böhler.

M. Böhler répond que tel n'est pas le cas.

La commissaire (EAG) lit que « L'objectif recherché était d'arrêter les montants de ces deux postes au plus juste afin de déterminer un montant de subvention au plus près des besoins effectifs, ceci dans le but d'éviter la répétition de bénéfices importants, tel que cela s'est produit les trois dernières années. Il sied de noter la volonté du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) d'améliorer régulièrement les relations contractuelles avec la SMGN ». Ainsi, il ne semble a priori pas y avoir la moindre objection à ce qu'il y ait un représentant de l'Etat au sein du CA. Elle pense que ce serait effectivement une bonne chose ; il est habituel que

l'Etat soit présent au sein des organes des régies publiques, lorsqu'il y a des intérêts majoritaires de l'Etat en jeu.

Une commissaire (Ve) dit avoir beaucoup de respect pour la curiosité intellectuelle du commissaire (MCG), mais relève que tous savent que la SMGN est déficitaire et a besoin du soutien de l'Etat. Elle ne voit pas bien l'intérêt de la question du commissaire (MCG) et s'inquiète surtout le temps de travail que la formulation de la réponse à celle-ci impliquerait. Il faudrait faire voter cette demande, sur la pertinence de laquelle elle émet quelques doutes.

Le commissaire (MCG) dit que, s'il a bien compris la structure des actionnaires, il y a eu un legs de père en fils. Il se demande ce qui se passera à l'avenir, si par hypothèse le petit-fils n'est pas intéressé à reprendre cette affaire. Sa question n'est pas innocente. Il lui semble intéressant de réfléchir à la possibilité qu'il a évoquée. Il ne demande évidemment pas à la SMGN de passer des mois à préparer la réponse. Il serait intéressant d'avoir les différents chiffres pertinents.

M. Böhler se dit prêt à préparer une telle réponse.

Il signale que Roland Charrière a payé quelque 2 millions pour racheter la SMGN, mais n'a jamais touché un franc de dividende.

Un commissaire (PLR) constate qu'en 2014, il y a eu un saut au niveau des charges salariales, avant qu'elles ne retombent, en 2015, au niveau de 2013. Il en va de même pour les notes d'honoraires. Il aimerait comprendre ces variations.

L'Etat a indiqué que la SMGN avait prévu de renouveler l'intégralité de sa flotte dans le prochain contrat de prestation. Il demande s'il est possible d'attendre 2019 pour procéder à ces achats de nouvelles embarcations.

M. Böhler répond que la SMGN peut effectivement attendre. Il précise qu'il s'agit de l'intégralité de la flotte des bateaux non électro-solaires uniquement, les bateaux électro-solaires n'ayant pas besoins d'être remplacés avant longtemps.

Le commissaire (PLR) demande si la SMGN a un monopole ou s'il pourrait, demain, proposer lui-même un tel service.

M. Böhler dit qu'il faut disposer d'une concession fédérale pour délivrer ce genre de prestations.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez dit qu'ils répondront par écrit à la question relative aux charges de personnel et notes d'honoraires, plus importantes en 2014 qu'en 2013 et 2015.

Un commissaire (PLR) relève que le même phénomène s'observe sur les charges de gestion diverses.

Une commissaire (EAG) revient à ce qu'elle a lu précédemment « L'objectif recherché était d'arrêter les montants de ces deux postes au plus juste afin de déterminer un montant de subvention au plus près des besoins effectifs, ceci dans le but d'éviter la répétition de bénéfices importants, tel que cela s'est produit les trois dernières années ». M. Böhler a dit que M. Charrière, actionnaire unique, n'avait jamais touché de dividende, alors qu'il y a tout de même eu des bénéfices.

M. Böhler indique que la SMGN a gardé ses bénéfices, lesquels ont permis d'assainir les exercices difficiles au cours des exercices subséquents. En passant de la garantie de déficit aux contrats d'exploitations initiaux, il y a eu des pertes car les calculs n'ont pas été faits correctement. Il y a ensuite encore eu des pertes et, avec les contrats pluriannuels, la SMGN a heureusement enfin pu rattraper les pertes. Depuis 1991, il peut assurer qu'il n'y a pas eu un franc de dividende payé à l'actionnaire.

L'expert indépendant mentionné dans le passage cité par Mme Orsini a repris tous les budgets et comptes et a aidé la direction des transports, de sorte à ce que les budgets sur les salaires soient précis, suite à l'augmentation de la grille salariale telle que négociée avec les syndicats.

Un commissaire (MCG) dit à un commissaire (PLR) que l'exploitation des Mouettes est quelque chose de fédéral, tout comme l'est l'exploitation d'une buvette qui s'est installée sur les quais, au sujet de laquelle l'Etat Genève n'a rien eu à dire puisqu'il s'agit d'une concession fédérale.

Il demande quelle est la politique des salaires pour les employés et les dirigeants et s'il existe des rétributions telles que des bonus et autres avantages sociaux.

M. Böhler dit qu'il mettra ces éléments dans la réponse écrite que fournira la SMGN aux commissaires.

Un commissaire (MCG) aimerait savoir si la SMGN applique les grilles salariales de l'Etat. Il comprend que l'actionnaire ne perçoit pas de dividende, mais note qu'il peut néanmoins percevoir un salaire.

M. Böhler dit qu'il fournira les informations demandées.

Un commissaire (PDC) a compris que la SMGN devrait faire l'acquisition de nouvelles embarcations, donc consentir à de nouveaux investissements durant la période du prochain contrat de prestations. Il constate que les montants d'amortissement, dans les comptes d'exploitation, sont relativement faibles. Si la SMGN acquiert des nouvelles embarcations, les montants

d'amortissement vont certainement augmenter, ce qui aura un impact sur les comptes de fonctionnement et donc potentiellement également sur le montant de la subvention. Il demande si les représentants de la SMGN ont une idée des montants considérés.

M. Böhler répond qu'une embarcation coûte 1,2 million en diesel et de 1,5 million à 1,6 million en solaire. Le commissaire (PDC) a parlé d'amortissement, mais ce pourrait également être un leasing. Aujourd'hui, il n'y a presque plus d'amortissement ; en revanche, sur flotte en bois, qui est celle qui doit être remplacée, il y a plus de frais d'entretien que sur les nouveaux bateaux à coques en fibre.

Un commissaire (PLR) dit que le département a expliqué qu'il avait imaginé que la SMGN pourrait ne pas restituer la moitié du bénéfice sur les années à venir et utiliser cette somme pour créer un fonds lui permettant d'acquérir les nouveaux bateaux.

M. Böhler dit n'être pas au courant de cette volonté.

La SMGN estime que c'est à elle d'acheter les bateaux et d'emprunter pour ce faire ou de passer par un leasing pour avoir ces nouveaux bateaux.

La Présidente relève que le département a également dit que les bateaux seraient construits à Genève et qu'ils ne le seraient pas simultanément, en raison de la taille modeste de l'entreprise qui pourrait les construire.

M. Böhler dit qu'il n'est pas encore certain que ces bateaux seront construits à Genève, puisque le marché sera attribué suite à un AIMP. Il pense qu'il devrait être possible de construire trois coques de bateaux d'un coup, avec un moule.

Il remet aux commissaires une présentation papier d'un document Powerpoint (annexe 2).

Un commissaire (S), se rapportant à la page 7, demande à quoi se réfèrent les parts de fréquentation figurant dans le tableau.

Mme Auque-Bouchez dit que ce sont les parts de la fréquentation durant les extensions d'horaires, par rapport à la fréquentation annuelle totale. Elle ajoute que ces chiffres sont concluants. Les gens deviennent coutumiers de ces horaires étendus, qui apportent beaucoup de capital sympathie du public aux Mouettes, ce qui est très satisfaisant.

La Présidente a entendu M<sup>me</sup> Auque-Bouchez dire qu'il y avait moins de fréquentation sur les lignes M3 et M4 que sur les autres. Elle demande si la SMGN a envisagé, pour maintenir ces horaires du soir et rester dans le même budget, de changer de stratégie par rapport à ces deux lignes.

M. Böhler dit que cela n'a pas été envisagé. Il est difficile d'apporter des modifications sur certaines lignes et pas d'autres ; si certaines lignes sont en service alors que d'autres ne le sont pas, cela brouille l'image.

La Présidente, en page 16, demande à quoi correspond le montant de 62 600 F pour la sécurité.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez répond qu'il s'agit du coût de la prestation des agents à bord, durant les quatre mois d'horaire étendu.

Un commissaire (S) demande si les bénéfices que fait la SMGN sont réinvestis.

M. Böhler répond que, lorsque la SMGN fait des bénéfices, ils sont réinvestis. Elle fait parfois aussi des pertes, qui sont reportées au bilan et diminuent d'autant les bénéfices.

Le commissaire (S) demande quel est l'intérêt des privés d'investir dans une société qui ne leur rapporte pas de bénéfice.

M. Böhler répond que Roland Charrière avait décidé d'acheter les Mouettes car il était un amoureux du lac.

Le commissaire (S) demande si le fils a toujours cette vision.

M. Böhler répond que le fils a hérité de cette affaire de son père et partage la même vision. Cette société n'est donc certainement pas à vendre. Il pense d'ailleurs que les TPG ne seraient pas intéressés d'acheter la SMGN.

La Présidente aimerait avoir plus de précisions au sujet des diverses recettes figurant en page 18.

M<sup>me</sup> Auque-Bouchez répond que des BD sont vendues au guichet des Mouettes ; la SMGN a des recettes d'électricité car elle dispose de panneaux photovoltaïques et revend de l'électricité ; la SMGN s'occupe de la gestion de la location de la Neptune et touche une commission à cet effet.

La Présidente remercie et libère M. Böhler et M<sup>me</sup> Auque-Bouchez.

### **Suite de la discussion (du 7 janvier 2014)**

La Présidente demande si les commissaires veulent attendre les réponses écrites de la SMGN pour voter ce PL 11530.

Un commissaire (PLR) dit qu'il aimerait entendre le conseiller d'Etat chargé de ce dossier, notamment sur l'idée de déléguer un représentant de l'Etat au sein du CA de la SMGN.

Un autre commissaire (PLR) appuie fortement la remarque de son collègue (PLR).



Les auditionnés ont présenté une société vertueuse, qui n'a pas versé un franc de dividende. Or, il faut se rappeler qu'il y a eu des problèmes par le passé, notamment une certaine perméabilité entre la comptabilité liée au service public et celle relative au pan touristique de l'activité d'alors de la SMGN. Il faut rappeler que l'on a dû en arriver à une décision de justice, ce qui est problématique en soi, s'agissant d'une structure subventionnée par l'Etat à hauteur de  $\frac{2}{3}$  des recettes totales.

La question de la gouvernance n'est, selon lui, pas du tout résolue, puisque le CA est composé de deux membres de deux familles. Il pense qu'il faut qu'il y ait beaucoup plus de rigueur dans la gouvernance de cette société. Il note encore que, dans toutes les structures subventionnées à hauteur de montants pareils, il y a un représentant de l'Etat.

Il relève qu'il serait amusant qu'après avoir porté cette société à bout de bras durant des années et après avoir perdu un procès contre elle, c'est-à-dire après avoir dépensé des montants considérables en investissement et fonctionnement, l'Etat dépense encore des millions pour la racheter.

Un commissaire (PLR) remarque que l'Etat a peut-être rédigé un contrat de prestations très pointilleux et prévu des rendez-vous très organisés avec la SMGN ; il serait intéressant d'entendre M. Barthassat sur ce point, pour savoir si l'Etat a suppléé ce manque de représentant au sein du CA par un contrat qui est très contraignant pour la société.

La Présidente dit que cela avait été évoqué par M. Matthey. Elle indique que des représentants du département peuvent maintenant venir répondre aux questions des commissaires, ce qui n'exclut pas d'entendre M. Barthassat la semaine prochaine, s'ils le désirent.

Elle salue MM. Favre et Pavageau.

Un commissaire (PLR) dit qu'il aimerait connaître le fonctionnement du contrat de prestations et notamment savoir à quelle cadence le département rencontre la société et quel contrôle elle a sur celle-ci.

M. Pavageau répond qu'il y a un contrôle formel, comme avec les autres opérateurs, avec une expertise, puis un rapport sur les comptes fourni par l'expert-comptable en mars ou avril. Il y a des réunions, notamment au travers d'UNIRESO, au moins deux fois par an. Des statistiques sont régulièrement fournies au département. Enfin, s'il y a des difficultés spécifiques, elles sont traitées au fur et à mesure de leur survenance. L'Etat rencontre ainsi la direction générale de la SMGN, généralement en présence de M. Böhler, trois fois par an.

Le commissaire (PLR) comprend que cette société ne connaît pas un régime différent des autres subventionnés, en termes de contacts avec l'Etat.

M. Pavageau dit que c'est comme les TPG.

La Présidente note tout de même qu'au niveau du CA des TPG, il y a un représentant de l'Etat.

Un commissaire (S) dit avoir appris que la SMGN était une entité familiale et s'interroge quelque peu sur la composition du CA.

M. Pavageau répond que, comme prévu dans les statuts, les deux fils sont présents mais n'ont pas les mêmes pouvoirs que leurs pères, qui sont administrateurs principaux ; il faut une cosignature pour la deuxième génération.

Un commissaire (S) imagine que les fils, Geoffroy Charrière et Alexandre Böhler, siègent tout de même au CA et que, de ce fait, en tant qu'administrateurs, ils ont des droits et devoirs comme les autres administrateurs, conformément au droit des sociétés régi par le Code des obligations.

M. Pavageau déclare qu'ils touchent des droits de présence au même titre que les autres administrateurs. En revanche, en termes d'engagements, les statuts de la société leur ont attribué moins de pouvoir qu'à leurs pères.

Un commissaire (S) imagine que la subvention étatique sert à payer des jetons de présence à ces administrateurs.

M. Pavageau répond que c'est le budget global de la SMGN qui permet cela. Le montant de la subvention a été validé par un audit réalisé par l'ICF, qui avait confirmé le montant des jetons de présence.

Un commissaire (PLR) répète qu'il a un problème avec la gouvernance de la SMGN. Il demande si les deux administrateurs de la première génération ont une signature individuelle.

M. Pavageau répond par l'affirmative.

Le commissaire (PLR) estime que cela est, de nos jours, inacceptable en termes de gouvernance. Il demande comment l'Etat peut accepter qu'une structure, subventionnée par lui à hauteur des  $\frac{2}{3}$ , soit gouvernée par des administrateurs ayant une signature individuelle.

Un commissaire (PDC) dit qu'il ne peut répondre à cette interrogation. Du fait qu'il n'y a pas de représentant de l'Etat au sein du CA, il est intéressant de savoir si le contrat de prestations est formulé de manière suffisamment précise pour que l'Etat, qui finance une grosse partie, ait un pouvoir accru de contrôle. Tel ne semble apparemment pas, puisque ces messieurs ont précédemment déclaré qu'en matière de contrôles, rien ne distinguait ce contrat de prestations des autres.

Il demande si ne figure par exemple pas dans le contrat de prestations l'exigence que les procès-verbaux du CA soient transmis au département.

M. Favre répond qu'il n'y a pas ce genre de chose dans le contrat de prestations, qui définit le rythme des rencontres et les documents qui doivent être fournis au département. Il ajoute que c'est l'outil même du contrat de prestations, notamment à travers les indicateurs, qui permet ce contrôle.

Un commissaire (S) rappelle qu'à l'époque, il y avait une double billetterie. Il aimerait savoir ce qu'il en est maintenant.

M. Favre répond que les Mouettes font partie d'UNIRESO et qu'en matière de billetterie, les choses sont complètement transparentes. Il ajoute que, désormais, la SMGN et Swissboat SA sont deux sociétés séparées.

M. Pavageau précise que, de par la spécificité du métier de la SMGN, le contrat de prestations la concernant stipule que tout le contrôle est externalisé à un cabinet d'avocats qui analyse dans le détail toutes les dépenses, essentiellement celles de salaire qui représentent  $\frac{2}{3}$  à  $\frac{3}{4}$  de l'ensemble des dépenses. Ce deuxième regard permet de contrôler que les salaires ne sont pas incohérents par rapport à ceux des autres compagnies équivalentes en Suisse.

Un commissaire (S) dit n'avoir pas de doute quant à l'adéquation des salaires. Sa question porte sur la billetterie. Au niveau des TPG, un service permet de contrôler et d'amender les resquilleurs. Au niveau des Mouettes genevoises, il demande si l'on est sûr que le montant des billets est correctement comptabilisé.

M. Favre répond par l'affirmative. La SMGN est liée par une convention UNIRESO aux autres opérateurs. Il y a des automates TPG et un contrôle systématique des billets à l'entrée des Mouettes par le pilote.

Le commissaire (S) remarque que, si le pilote est l'un des fils de l'un des administrateurs et qu'il laisse passer 15 personnes gratuitement, il n'y aura pas forcément de contrôle. C'est ainsi que se passaient les choses, par le passé. Il demande s'il y a un contrôleur UNIRESO qui monte de temps en temps sur une Mouette et effectue des contrôles.

M. Favre répond que les règles UNIRESO sont intégralement appliquées à la SMGN. Les contrôles se font même plus systématiquement qu'au niveau des TPG, puisqu'il s'agit d'un petit bateau et que les passagers sont contrôlés lorsqu'ils montent à bord.

M. Pavageau ajoute que le titre de transport est UNIRESO et que ce sont les TPG qui font la collecte des fonds pour l'ensemble de ces billets.

Le commissaire (S) demande si les contrôleurs d'UNIRESO sont aussi chargés de contrôler les Mouettes.

M. Favre répond qu'il n'y a pas de contrôleurs UNIRESO ; chaque opérateur intervient dans son domaine et, au niveau des TPG, il s'agit de contrôleurs TPG.

Une commissaire (S) comprend qu'il y a les mêmes normes de contrôle au niveau de la SMGN que des autres compagnies privées, par exemple la compagnie privée de chemins de fer qui dessert les Rochers-de-Naye, qui fait partie d'un réseau.

M. Favre dit que la situation, du point de vue du statut d'entreprise privée, pourrait être comparée à celle concernant les CFF, si ce n'est que l'Etat a passé un contrat de prestations avec la SMGN et des conventions avec les CFF. Il y a des exigences à travers un contrat de prestations qu'il n'y a pas à travers une convention, qu'il y ait ou pas des représentants de l'Etat au sein du CA de l'entité considérée.

La commissaire (S) demande si, dans les conventions CFF avec des opérateurs privés, il existe des clauses signifiant que l'opérateur privé ne pourrait pas subvenir aux besoins de la compagnie ou par rapport à une sauvegarde du réseau. S'agissant de la SMGN, il lui semble qu'il n'y a pas de telles clauses dans le contrat de prestations.

M. Pavageau dit que dans le canton de Genève, comme il n'y a que les CFF et pas d'opérateurs privés, cette situation ne se présente pas.

Il ajoute que l'Etat n'est pas propriétaire des bateaux, qui appartiennent à la SMGN, ni des infrastructures du port, qui sont la propriété de la Ville de Genève.

M. Favre précise que la société est au bénéfice d'une concession fédérale de longue durée, qu'il a été question de lui retirer il y a quelques années pour éventuellement la remettre aux TPG. La concession actuelle durera en tous cas encore une dizaine d'années et la SMGN est la seule à avoir une concession sur ce petit lac ; partant, une autre compagnie ne pourrait pas gérer ces prestations. Il dit encore qu'il n'y a pas de grand risque que la société tombe en faillite, vu la part couverte par la subvention étatique et la faible couverture privée.

Une commissaire (EAG), en lisant dans l'exposé des motifs qu'il y a « la volonté du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA) d'améliorer régulièrement les relations contractuelles avec la SMGN, dans le but de renforcer le suivi des prestations effectuées et de vérifier l'atteinte des objectifs fixés », dit que l'on pourrait supposer qu'il devrait y avoir un peu plus que le contrôle habituel effectué lorsque l'Etat

dispose d'un représentant au sein du CA. Elle comprend toutefois que l'Etat ne fait pas plus pour la SMGN que pour les TPG, en termes de contrôle ; il faut ici souligner qu'il y a plusieurs représentants de l'Etat ou du GC au niveau du CA des TPG.

M. Favre admet que l'Etat ne fait pas plus de contrôles au niveau de la SMGN que d'autres subventionnés, mais ajoute qu'il n'en fait pas moins non plus.

La commissaire (EAG) dit qu'à la lumière de ce qu'elle vient de lire dans l'exposé des motifs, on pourrait penser que les collaborateurs de département rencontreraient plus fréquemment les représentants de la SMGN pour parler de stratégie.

M. Favre imagine que, lorsqu'il y a eu les problèmes avec la SMGN, le département était beaucoup plus présent et qu'il a effectué des contrôles pour s'assurer que la situation avait été assainie, notamment que la séparation des deux sociétés avait été réalisée. Maintenant, la situation est plus satisfaisante. Il y a un contrôle des prestations, de la gestion et des comptes, qui sont validés et transmis au GC. Tous les quatre ans en tous cas, au moment où le contrat de prestations est revu, une analyse externe est menée pour s'assurer que les postes indiqués sont bien là pour financer au juste prix les prestations commandées par l'Etat. A la différence d'autres entreprises, l'offre de la SMGN, à l'exception de celle en soirée, est à peu près statique depuis une dizaine d'années.

S'agissant des bateaux, le département a estimé qu'il était possible d'attendre le prochain contrat de prestations avant de les changer, car il souhaite obtenir une étude très précise de la part de la SMGN pour savoir quel est le meilleur bateau à choisir et selon quelles conditions. Ainsi, le département partage cette stratégie avec la SMGN et ne laisse pas cette société acheter ces bateaux comme une entreprise privée achèterait des bus.

Il relève qu'il y a également de nombreux contrôles qui sont effectués par la Confédération, qui est l'autorité qui se doit de mettre en application les normes et qui intervient, de ce fait, énormément dans les affaires de la SMGN. Tout est très cadré et les prestations effectuées par la SMGN sont toujours les mêmes. Il est possible de faire des contrôles sporadiques pour s'assurer qu'elles sont effectivement réalisées. Il y a aussi des enquêtes de satisfaction faites dans le cadre d'UNIRESO. Au niveau du département, ils partent du principe que la situation actuelle est une situation assainie et qu'il s'agit de faire du « fine tuning », ce qu'ils font dans le cadre des outils donnés dans le contrat de prestations et lors des négociations chaque quatre ans.

M. Pavageau signale que le retour à la normalité des contrôles, comme pour les autres opérateurs, n'a eu lieu qu'à partir de 2012, après que l'ICF ait dit que les outils de rigueur comptable étaient en place.

La Présidente relève qu'il est logique que la situation soit meilleure que par le passé, puisqu'elle était extrêmement floue et pas du tout étanche. Les besoins de contrôle actuels ne sont pas au niveau du département, mais par le biais d'un représentant de l'Etat au sein d'une structure comme la SMGN.

Un commissaire Socialiste constate que le montant des honoraires en fiduciaires et en comptabilité se montent à 110 000 F/an, pour chacun des quatre ans, ce qui lui semble énorme pour une petite société comme celle-ci (page 17 présentation).

M. Favre dit n'avoir pas de réponse précise à ce sujet, mais peut signaler que la SMGN est une structure qui externalise beaucoup, car elle dispose d'un personnel extrêmement restreint.

Le commissaire (S) estime également que les 40 000 F versés aux quatre administrateurs chaque année, soit 10 000 F chacun, sont un montant important ; cela correspond à ce qu'il perçoit en tant qu'administrateur de Genève Aéroport, qui est une société de taille autrement plus importante.

Un commissaire (PLR) demande pour quelle raison, en 2014, il y a une augmentation de 150 000 F sur les charges de salaires et de 200 000 F sur les honoraires, sachant qu'en 2015, les chiffres sont ceux de 2013 de nouveau. La SMGN n'a pas été en mesure de lui répondre.

M. Pavageau dit qu'il ne saurait répondre de suite à cette question, mais le fera ultérieurement.

La Présidente remercie et libère ces messieurs.

Elle annonce qu'elle va convier M. Barthassat, si possible la semaine prochaine, afin que les commissaires puissent poursuivre leurs travaux relatifs à l'opportunité d'avoir un représentant de l'Etat au sein du CA de la SMGN.

#### **Suite de la discussion (des 7 et 21 janvier 2015)**

#### **4. Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, et de MM. David Favre, secrétaire général adjoint, et Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DETA)**

La Présidente salue MM. Barthassat, Favre et Pavageau.

Elle rappelle une question posée par un commissaire (PLR) le 21 janvier dernier à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN), à

laquelle les commissaires n'ont pas reçu de réponse, à savoir pour quelle raison il y avait eu, en 2014, une augmentation de 150 000 F sur les charges de salaire et de 200 000 F sur les honoraires, sachant que les chiffres budgétés pour 2015 correspondent à ceux de 2013.

M. Pavageau explique que l'écart entre le budget et les dépenses, au niveau des salaires, provient du fait que la SMGN a surestimé ledit budget ; elle avait prévu d'engager du personnel supplémentaire, mais tel n'a finalement pas été le cas, ce qui explique l'écart de 150 000 F susmentionné. La SMGN envisageait d'engager un directeur des RH, ce à quoi le département s'est catégoriquement opposé, vu la taille de la structure. Il relève que le département n'a pas un tel pouvoir de décision, en matière de gestion du personnel de cette entité, mais a fait passer ce message ferme en introduction des négociations relatives au nouveau contrat de prestations.

La Présidente demande ce qu'il en est des 200 000 F d'honoraires supplémentaires.

M. Pavageau croit qu'il y a eu beaucoup d'honoraires de prestataires informatiques sur une année, en 2014, dès lors qu'il avait été demandé à la SMGN de professionnaliser son outil de gestion.

M. Favre signale qu'il y a des explications complémentaires à ces questions dans le courrier de la SMGN du 2 février dernier, au point 2.

La Présidente rappelle que la SMGN a une concession de la Confédération jusqu'en 2025, ce qui fait que l'Etat est en quelque sorte un client captif, dans cette affaire.

Elle signale que les commissaires ont été surpris qu'il n'y ait pas de représentant de l'Etat au sein du CA de la SMGN, vu l'importance de la subvention accordée par l'Etat.

M. Barthassat indique que cela fait plusieurs mois que le département se penche sur ce dossier de la SMGN.

Les commissaires ont évoqué des questions de gouvernance de cette SA qui dispose d'une concession, octroyée par l'OFT, durant dix ans encore, lui concédant un monopole sur le petit lac.

Concernant les difficultés passées, il relève que l'ICF est intervenue en 2007 sur les comptes 2004 et 2005 et en 2013 sur les comptes 2011. Entre ces deux contrôles, nombre de choses ont heureusement évolué. Il y a notamment eu la séparation des activités de transport public et des activités de tourisme privé, un nouvel organe de révision, un manuel de contrôle interne avec matrice de risques, etc.. Dans son deuxième rapport, l'ICF a relevé de fortes améliorations dans la gestion des activités de la SMGN. Depuis ce rapport, la

SMGN et la direction générale des transports (DGT) ont mis en œuvre les dernières améliorations qui avaient été requises par l'ICF. La DGT a fait appel à une fiduciaire indépendante, Edgar Brandt Advisory SA, pour étudier à chaque nouveau contrat les comptes et les budgets de la SMGN afin de s'assurer de la pertinence des coûts à charge de l'Etat. Grâce à ce nouvel appui, il a été possible, dans ce nouveau contrat de prestations, d'économiser quelque 700 000 F sur quatre ans par rapport au précédent contrat de prestations, cela malgré l'augmentation de l'indemnité d'UNIRESO en raison de la mise en œuvre de l'IN 146.

Il rappelle que le contrat de prestations 2011-2014 avait été adopté à l'unanimité de la commission de l'époque, avec des prestations nocturnes supplémentaires. La commission avait cependant demandé l'ajout d'un article au PL concernant le suivi le périodique, imposant à la SMGN de revenir auprès de la commission après deux ans pour présenter un bilan conditionnement la poursuite de sa subvention. Il pense que ce suivi a été correctement réalisé par la SMGN, qui a reçu la subvention étatique prévue jusqu'au terme du contrat précédent à fin 2014. Il voit là un signe d'une confiance consolidée dans la gestion de la SMGN.

Les commissaires, lors des discussions sur le PL 11530, ont demandé des précisions et statistiques détaillées, qu'ils ont reçues. La SMGN a également fait parvenir à la commission un business plan sans participation de l'Etat à son activité. A la lecture de celui-ci, il constate que cette solutions serait certes réalisable, mais impliquerait le licenciement de  $\frac{3}{4}$  du personnel et une sortie d'UNIRESO, ce qui engendrerait pour les pendulaires visés par ces prestations un coût de 120 F/mois en plus de leur abonnement TPG. De plus, les prestations seraient réduites au strict minimum, quasiment inexistantes aux heures creuses, en nocturne et le weekend, ce qui serait dommage. Il s'oppose assez fermement à ce scénario, qui reviendrait à couler la SMGN, alors que ses prestations ont toute leur place dans la politique des transports complémentaires qu'il entend mener ces prochaines années. Il ajoute que les Genevois sont très attachés aux Mouettes et qu'au vu de ces constats, il ne peut s'imaginer la mise en œuvre d'un tel plan.

La confiance entre la commission et la SMGN doit être renforcée, tout comme le contrôle de la gouvernance de cette entité. Pour ce faire, la commission a proposé la mise en place d'un administrateur nommé par l'Etat de Genève au sein du CA de la SMGN. Il considère que cela ne constituerait pas une bonne solution, car elle ferait entrer une personne de l'Etat dans une SA, qui ne pourrait toutefois pas rapporter au département ce qui s'y passe. Contrairement à la CGN, dont l'Etat est actionnaire, l'Etat n'est pas partie prenante au capital de la SMGN ; contrairement aux établissements publics



autonomes que sont les TPG et la FdP, la SMGN est une société anonyme privée qui doit respecter le droit suisse en la matière, à savoir qu'un administrateur doit sa fidélité à sa société et est élu par l'AG des actionnaires et non par un tiers. L'administrateur doit veiller aux intérêts de la société et ne peut donc pas violer l'obligation de fidélité et de discrétion ; il œuvrerait sans doute à la bonne marche de l'entreprise, mais ne pourrait pas faire rapport au CE comme le font les administrateurs nommés dans le cadre des établissements publics autonomes. La SMGN, à qui appartiendrait le dernier mot, refuse cette possibilité et a confirmé cette position par écrit.

Au vu de ce qui précède, il paraît important d'agir dans le cadre du contrat de prestations et de la marge de manœuvre que celui-ci confère.

Il indique qu'il compte mettre en place dès maintenant des rencontres avec la SMGN, qui seront organisées au minimum chaque trimestre, comme cela a été fait dans d'autres secteurs posant des problèmes, notamment le CEVA. Cela permettra de régler passablement de conflits et de questions se posant concrètement, ainsi que d'assurer un suivi quantitatif et qualitatif des prestations de même qu'un suivi de l'évolution des nouveaux projets en cours, en particulier la nouvelle flotte. Ces discussions permettront également de prendre connaissance et de discuter d'un nouveau rapport trimestriel de gestion axé sur le contrôle budgétaire, qu'il va exiger de la part de la SMGN, qui est d'accord avec ce procédé. Ce nouvel instrument de contrôle permettra un suivi plus approfondi des activités de la société et de sa gouvernance. Ce rapport, pour l'année 2013, sera présenté ultérieurement ce jour aux commissaires par M. Pavageau. Il propose que ce nouveau rapport, une fois qu'il aura été présenté et discuté avec lui, soit mis à la disposition de la Commission des finances tous les trimestres. Si elle le souhaite, il pourra faire l'objet, à chaque fois, d'une présentation par la SMGN.

S'agissant des signatures, la SMGN a proposé par écrit de modifier dès maintenant le régime applicable, afin que tout le monde dispose à l'avenir uniquement de la signature collective à deux.

Il conclut en disant qu'il est possible d'ajouter, dans la loi de ratification du contrat de prestations, une clause de suivi périodique imposant à la SMGN un bilan après les deux premières années du contrat de prestations, conditionnant la poursuite du subventionnement. Cela lui semble être une bonne solution, dans les circonstances actuelles.

La Présidente relève, avec plaisir, que la commission a été légitimement exigeante par rapport aux signatures individuelles, qui semblaient étranges au vu du montant de la subvention étatique. Si la commission n'avait pas pointé cela, cette proposition de la SMGN n'aurait peut-être pas été faite.

Au vu des expériences du passé, la commission a des raisons de rester particulièrement attentive, dans ce dossier.

Un commissaire (S) demande si les collaborateurs de la SMGN sont soumis à une convention collective de travail (CCT) et quelles sont leurs conditions de travail.

Il estime que, pour avoir un représentant de l'Etat au sein de CA, cela mériterait peut-être que l'Etat soit actionnaire mais ceci n'est pas indispensable malgré tout, comme le montre l'exemple de Palexpo. Il se demande s'il ne faudrait pas plutôt demander qu'il y ait un représentant du personnel au sein de ce CA, puisqu'il semble y avoir eu des relations assez conflictuelles entre le personnel et la direction de la SMGN par le passé.

M. Pavageau répond qu'une CCT s'applique à la SMGN. Comme il l'a fait pour l'ensemble des opérateurs dans le cadre de la renégociation des contrats de prestations, le département a exigé une stricte application de la CCT et pas plus, pour le nouveau contrat de prestations, car la SMGN allait au-delà de celle-ci jusqu'alors, en appliquant une augmentation automatique de salaire même lorsque la CCT ne la prévoyait pas. La SMGN voulait continuer à octroyer ces augmentations, que le département a refusées, considérant que l'Etat n'avait pas les moyens d'assumer pareille politique. Il relève que, si des économies permettent à la SMGN de donner plus que ce que prévoit la CCT, libre à elle de verser plus mais cela ne peut être à la charge de l'Etat. La SMGN a beaucoup de mal à recruter, mais a un faible taux de rotation. Un des problèmes principaux concerne les locaux, qui ne sont pas très conviviaux ; la Ville de Genève a engagé des travaux importants, de sorte à ce que les vestiaires soient corrects.

Le commissaire (S) demande si la CCT est actuellement en cours, si elle va être renouvelée et quelle est son échéance.

M. Favre croit que la CCT est en cours et donc pas en phase d'être renouvelée. Il pourra se renseigner à ce sujet. En fait, il a communiqué ultérieurement que la CCT était valable jusqu'au 31 décembre 2014 et qu'elle a été renouvelée tacitement pour une nouvelle année, conformément aux dispositions inscrites dans celles-ci.

Un commissaire (PLR) remercie ces messieurs pour les explications fournies. Il est un peu dérangé par le fait que la SMGN vive de la subvention de l'Etat, puisqu'elle représente 70% de ses revenus, et qu'il n'y ait que deux familles qui siègent à quatre au CA. Il serait préférable qu'il y ait quelqu'un d'externe à ces familles dans ce CA.

Il demande si l'Etat pourrait prendre une participation dans la SMGN, de sorte à avoir un représentant de l'Etat au sein de ce CA. Son idée n'est pas

d'étatiser cette société, mais que l'Etat puisse participer quelque part dans la gouvernance de cette entité, au vu de l'importance de la subvention qu'il lui accorde. Il ressent un certain malaise par rapport à cette société.

M. Barthassat dit qu'il comprend parfaitement ce malaise. Il croit que, plutôt que d'avoir un représentant de l'Etat au sein du CA de la SMGN, ce que cette dernière ne veut pas, il serait encore mieux d'exiger d'elle un rapport tous les trois mois avec éventuellement une présentation de celui-ci en commission. Il pense que cela serait une bonne solution et que cela mettrait une certaine pression sur la SMGN. Ils font cela avec le CEVA, ce qui permet un bon suivi et d'être plus rapidement au courant des éventuels problèmes.

Le commissaire (PLR) demande si le réviseur au compte, GAS Global Audit Services SA, a été imposé par l'Etat de Genève ou choisi par les familles Böhler et Charrière.

M. Barthassat répond que ce réviseur n'a pas été choisi par l'Etat, qui n'a choisi que la société Edgar Brandt Advisory SA.

Le commissaire (PLR) pense que de permettre à l'Etat de choisir le réviseur serait une forme de garantie.

M. Pavageau signale que, lors du dernier contrôle par l'ICF, une des mesures demandées était une clarification du contrat liant la SMGN à la fiduciaire. C'est à cette occasion que la SMGN a changé de réviseur et passé un contrat écrit alors que, précédemment au contrôle par l'ICF, tel n'était pas le cas. Il y aura un appel d'offres lorsqu'il sera renouvelé.

Le commissaire (PLR) demande si l'on est certain qu'il n'y a pas d'actionnariats croisés entre GAS Global Audit Services SA et la SMGN ; il pose cette question pour connaître le degré d'indépendance de cet auditeur.

La réponse a été fournie dans le courriel du 3 mars 2015, adressé à Mme la Présidente de la commission et stipule que GAS Global Audit Services SA ne connaît pas les actionnaires de cette société et confirme qu'il n'y a aucun actionariat croisé. La collaboration repose sur une lettre de mission et 2015 est la dernière année du mandat.

Une commissaire (EAG) relève qu'indépendamment du cas présente, en matière d'administrateurs, il y a une culture du secret dans cette République. Le rôle d'un administrateur, au sein d'une société anonyme, ne lui interdit pas de rendre compte aux actionnaires qui l'ont envoyé au CA de ce qui s'y passe. La vision du secret de l'administrateur, qui serait pieds et poings liés, est une vision très particulière.

M. Barthassat répond que cela relève de la loi et que la SMGN est une SA, contrairement aux TPG que la commissaire (EAG) a notamment cité.

M. Favre rappelle que, lors de la précédente discussion qu'ils ont eue au sujet du PL 11530, il avait été indiqué que la tendance, au niveau de l'Etat, était que les fonctionnaires et les exécutifs sortent des CA des sociétés auxquelles il commandait des prestations. Ce problème a été résolu aux TPG : le CE y nomme des administrateurs indépendants, qui ne sont pas des actionnaires et qui peuvent rendre des comptes à l'Etat. Pour les CFF, qui sont une SA entièrement détenue par la Confédération, la situation est différente ; cette dernière nomme des administrateurs mais, une fois qu'ils sont nommés, ils sont complètement détachés en vertu du droit des sociétés anonymes. Il en va de même s'agissant de la Poste, qui est également une SA. Les administrateurs des CFF et de la Poste n'ont pas le droit de rendre des comptes à la Confédération.

La commissaire (EAG) comprend que, selon M. Favre, tous les administrateurs qui représentent des groupements d'actionnaires n'ont plus jamais le droit de rendre compte aux actionnaires qui les ont envoyés dans ces CA. C'est une plaisanterie.

M. Barthassat rétorque que ce n'est pas une plaisanterie, mais que cela correspond au droit en vigueur en la matière.

Un commissaire (PLR) pense qu'il ne faut pas se tromper d'objectif. Il y a ici une société privée, qui exécute une certaine activité, et l'Etat, qui est demandeur d'une prestation en échange d'un financement. Un contrat de prestations est conclu à cet effet. L'Etat doit donc être attentif à la qualité de la prestation délivrée et à la qualité de son interlocuteur. Or, tant et aussi longtemps que cet interlocuteur reste privé, c'est à lui de décider comment il gère ses activités. Si l'Etat estime qu'il n'en a pas pour son argent, il doit être plus exigeant ; s'il trouve que cela coûte trop cher, il doit offrir moins. Si, dans le cadre de cette surveillance, le CE veut demander des rapports trimestriels ou semestriels pour effectuer son contrôle de prestations, il a raison de le faire. Au-delà de cela, s'il n'est pas content, il devrait songer à s'adresser à un autre prestataire.

Il est opposé à ce que l'Etat prenne des parts de capital dans cette SA ou qu'il y ait un représentant de l'Etat dans le CA de cette SA, qui concerne en rien l'Etat ; c'est uniquement un prestataire de service. A suivre ce raisonnement, il faudrait des représentants de l'Etat au sein de toutes les entités que l'Etat subventionne de manière proportionnellement importante.

Il conclut en disant qu'il leur faut être attentifs au contrat de prestations proposé et savoir si, en échange de la prestation de l'Etat par le financement,

la contre-prestation délivrée au public est bonne et si le CE fait bien son travail de contrôle.

Un commissaire (MCG) pense que ce n'est effectivement pas le rôle de l'Etat de prendre des actions dans une entreprise de ce type. Si l'Etat prenait des actions et avait un administrateur dans cette entreprise, il serait forcément associé à la manière dont cette entreprise est gérée, ce qui constituerait un risque.

La commission a un devoir de contrôle sur la manière dont la prestation est effectuée. Il considère que d'imposer à la SMGN un suivi tous les trois mois est extrêmement contraignant et fort bien.

Une commissaire (S) pense que la proposition faite par le département de réunions régulières est intéressante. Il s'agit d'une SA, qui a une concession, dont l'Etat a besoin aujourd'hui pour obtenir la prestation des Mouettes.

Par rapport à tout ce qui s'est dit en cette commission, il y a le problème de la gouvernance familiale et de la transparence au niveau des comptes. Il y a un éventuel problème avec le personnel, comme vu par le passé. Enfin, se pose la question de la qualité des prestations.

S'il y a un suivi, il doit selon elle être obligatoire. Il faut aussi voir quel pouvoir aurait le CE en cas de dérapage ou de problème.

Un commissaire (PLR) partagerait l'avis exprimé par un autre commissaire PLR, s'il y avait de la concurrence. Or, en l'espèce, il y a un monopole et un attachement sentimental des Genevois aux Mouettes, qui font que l'Etat n'est pas en position de force ; là est tout le problème.

Il demande si un privé ou les TPG pourraient demander une concession pour délivrer le même type de prestations et venir concurrencer la SMGN.

M. Favre répond que cela ne serait pas possible. Il explique que la Confédération, dans le cadre des concessions, ne tolère pas qu'il y ait une concurrence en cas d'activité subventionnée. Le marché du transport n'étant généralement pas rentable, la Confédération ne veut pas que d'autres viennent prendre de la clientèle au niveau d'une prestation qu'elle subventionne.

Un commissaire (PLR) se demande s'il ne faudrait pas relater cette affaire à la Commission de la concurrence (COMCO).

M. Favre dit qu'il y a aucun problème avec la COMCO sur les prestations de transports publics ; il en va ainsi partout en Suisse et en Europe lorsqu'il y a des prestations subventionnées. Il peut certes y avoir de la concurrence, mais elle est faite selon les règles locales pour le marché et non sur un marché. A Lyon, par exemple, toutes les lignes de transport public sont

remises au concours obligatoirement tous les cinq ou six ans, mais la mise au concours concerne tout le réseau et vise à l'exploitation monopolistique de l'entier du réseau, le temps que dure la concession.

Un commissaire (PLR) comprend que l'idée de M. Barthassat est que la SMGN ait un rendez-vous avec ce dernier quatre fois par année.

M. Barthassat confirme cela. Il rendrait ensuite compte de cette entrevue aux commissaires, qui pourraient aussi recevoir la SMGN s'ils le souhaitent.

Le commissaire (PLR) pense que cette proposition est très bonne, car les commissaires ont justement relevé le manque de rapports entre la SMGN et le CE.

Un commissaire (PLR) comprend que ce que ces messieurs expliquent concernant les transports publics et lié est fait que, dans ce domaine, il y a une obligation de monopole de la part de la Confédération et que, même si ce monopole public est délégué, il ne peut y avoir qu'un seul opérateur.

M. Favre dit qu'il en va ainsi car cette activité est déficitaire et qu'elle concerne des prestations de service public financées et subventionnées. Il est, par exemple, demandé à la Poste d'assurer des prestations de base et, en échange, elle a un monopole sur le courrier jusqu'à un certain poids, ce qui lui permet de rentabiliser son activité, avec ou sans argent public. Lorsqu'il y a une subvention sur des prestations, cela concerne souvent des marchés de réseaux, car il est très lourd d'exploiter des réseaux. Il existe des pays qui ouvrent, par exemple, des lignes ferroviaires à la concurrence ; en Angleterre il y a plusieurs opérateurs. La plupart des prestations non rentables concernent le trafic régional et elles font généralement l'objet d'une mise au concours pour une concession, parce que de l'argent public est investi et pour éviter que les pouvoirs publics ne paient deux fois.

Le commissaire (PLR) se dit intéressé par la limite de ce monopole et de cette concession. Sur le lac, il y a notamment les Mouettes, mais également la CGN ; il serait intéressant de connaître l'étendue des différents monopoles.

Il imagine que, s'il y a une concession avec un monopole, celle-ci a une certaine durée ; dès lors, à l'occasion de son renouvellement, une société concurrente pourrait se porter candidate.

M. Favre indique que la concession court jusqu'en 2025.

Le commissaire (PLR) demande si la concession concerne les lignes existantes et s'il serait envisageable qu'une ligne supplémentaire fasse l'objet d'une concession complémentaire de la part de la Confédération.

M. Pavageau répond que l'objet de la concession est le périmètre du petit lac.

M. Favre signale que la CGN, qui avait une concession de zone pour le grand lac, a selon lui désormais une concession par ligne. Partant, il serait possible qu'un opérateur propose une autre prestation sur le grand lac. Cela étant, comme ces prestations ne sont pas rentables et ont besoin de la manne publique, la Confédération s'y opposerait; dès lors que la CGN a un actionnariat en grande partie public, il y aurait certainement peu de candidats.

Le commissaire (PLR) demande ce qui se passerait si la commission décidait de réduire la subvention de moitié et que la SMGN n'assurait, de ce fait, plus l'offre de la concession. Il aimerait savoir si cela représenterait pour les commissaires un moyen de faire tomber la concession et de l'octroyer à quelqu'un d'autre.

M. Pavageau dit que le département a analysé cette question. La SMGN pourrait toujours assurer le service minimum et ne perdrait ainsi pas la concession. En effet, pour parler de service minimum, il faut avant tout respecter une condition de régularité de l'offre de la prestation; or, cette condition de régularité est faible dans le domaine lacustre.

Le commissaire (PLR) conclut que la SMGN est pieds et poings liés, tout comme l'Etat.

M. Favre remarque que la Confédération ne pourrait retirer la concession que si les prestations étaient délivrées de manières totalement insatisfaisantes ou s'il y avait, par exemple, de nombreuses malversations au niveau de la SMGN.

Un commissaire (S) annonce que son inquiétude concerne les risques de dérives. Si un suivi est réalisé par le département et que les commissaires sont avisés en cas de problème, il pense que c'est suffisant.

Il se dit perplexe sur le fait que l'Etat ait demandé à la SMGN une application stricte de la CCT, en matière de salaires. Il estime que se pose la question de la transparence des rémunérations, si les employés sont rémunérés selon la CCT au strict minimum et que la rémunération de la direction n'est pas contrôlée, ni celle des actionnaires-proprétaires. Il aimerait être certain que le patron de la SMGN ne gagne pas des sommes extravagantes, alors que les employés perçoivent un salaire minimum. Il aimerait savoir à quel point le département a une maîtrise sur le modèle de rémunération appliqué par la SMGN.

M. Pavageau répond que le contexte budgétaire a fait que le CE a appliqué la même règle dans la négociation du contrat avec les différents opérateurs. Il n'a pas été question de niveaux de salaires mais de l'évolution

de ceux-ci. Dans la politique salariale, l'Etat a accepté une croissance des salaires dans le respect de la stricte application de la CCT ; la SMGN peut toutefois avoir une politique salariale plus généreuse, si elle le souhaite et peut l'assumer, mais l'Etat, en tant que client, n'acceptera pas de payer plus que le minimum prévu par la CCT.

Le commissaire (S) comprend cela, mais relève que la direction n'est pas soumise à la CCT.

M. Pavageau indique que, pour les cadres dirigeants de la SMGN, le département a demandé une diminution des charges de 2%, comme sur les états-majors. Il a vérifié que, dans le calcul des masses salariales, cette réduction avait été opérée, ce qui explique notamment la diminution de la subvention de 200 000 F par an, par une réduction des charges de la SMGN. Le département a mandaté Edgar Brandt Advisory SA pour savoir exactement quels étaient les salaires des différents collaborateurs, pour pouvoir vérifier que cette réduction de 2% était appliquée et pour savoir quels seraient les salaires en appliquant strictement la CCT.

Le commissaire (S) relève que l'écart entre les salaires des postes de direction et les autres salaires pourrait être particulièrement choquant.

La Présidente relève que les commissaires ont reçu la liste de tous les salaires. La différence entre les salaires des pilotes et ceux des dirigeants n'est pas choquante.

Le commissaire (S) dit qu'il n'aimerait pas que l'Etat subventionne la SMGN pour financer ces postes de dirigeants.

La Présidente pense que le refus du département qu'il y ait un directeur RH pour 25 ETP va précisément dans le sens souhaité par le commissaire (S).

Une commissaire (Ve) comprend que le département veut amender le contrat de prestations au sujet du suivi.

M. Favre répond que les commissaires avaient exigé cette clause de suivi il y a 4 ans. M. Barthassat a indiqué qu'en plus des contrôles trimestriels, il serait possible de remettre cet article sur le suivi périodique, dont il donne lecture, dans la loi de ratification.

La commissaire (Ve) pense que ce serait une bonne idée.

Un commissaire (PLR) rappelle qu'il a été expliqué aux commissaires que l'Etat allait subventionner le renouvellement de la flotte, puisqu'il n'y aura pas de rétrocession de la moitié du bénéfice et que celui-ci permettra de financer l'acquisition de nouveaux bateaux dès 2019. De la sorte, l'Etat garantit que la SMGN continuera à avoir le monopole sur cette prestation. En effet, il ne voit pas qui pourrait, en 2025, venir en concurrence d'une société



qui s'est fait payer des nouveaux bateaux par l'Etat. Il voit là un problème, au niveau des investissements, et estime qu'il faudrait au minimum demander à la SMGN de se débrouiller avec ses bateaux et que l'Etat n'investisse pas dans ceux-ci. L'autre option serait que l'Etat achète les bateaux et les loue à la SMGN.

M. Favre répond qu'il n'est pas prévu de faire différemment avec la SMGN qu'avec les autres entités auxquelles l'Etat achète des prestations de transport public. Si les bateaux, qui sont l'outil permettant au prestataire de délivrer les prestations demandées par l'Etat, n'existent plus, il faut les renouveler au même titre que les TPG doivent renouveler leur matériel roulant. La SMGN va acquérir les bateaux et payer l'investissement global y relatif, mais cela va engendrer une augmentation du coût des amortissements et des intérêts annuellement, qui va émarginer aux contrats de prestations. Cela ne lie pas outre mesure l'Etat à la SMGN, si la concession n'est pas renouvelée. Il compare cette situation à celle des CFF, qui achètent des nouveaux trains pour le futur RER CEVA. Il y a une clause selon laquelle, si la concession n'est pas renouvelée, l'Etat reprendrait, à la valeur vénale, le matériel pour le vendre au concurrent dans le cadre d'une future prestation.

Le commissaire (PLR) se demande si n'y aurait pas plus de sens que l'Etat soit propriétaire des bateaux et les loue à la SMGN ; de la sorte, en 2025, un autre prestataire pourrait venir sur le marché. Il répète qu'en aidant la SMGN à financer ses nouveaux bateaux, il ne voit pas qui pourrait venir la concurrencer en 2025, au moment de l'appel d'offres. Il y aura forcément une distorsion de concurrence, qui serait évitée si l'Etat était propriétaire des bateaux.

M. Pavageau dit que la même question pourrait se poser au sujet des rames qui sont achetées par les CFF.

Le commissaire (PLR) l'interrompt pour dire qu'il verrait mal une entreprise proposer d'exploiter les voies CFF.

M. Favre dit que ce serait paradoxalement presque plus simple. Il y a plus de 100 opérateurs ferroviaires en Suisse, dont trois principaux, qui pourraient répondre à une mise au concours pour réaliser des prestations des CFF. En l'espèce, s'agissant d'une petite société de bateaux, si elle n'est pas également présente sur du tourisme, il doute qu'il y ait nombre de concurrents intéressés, puisque c'est une activité qui n'est pas rentable.

Le commissaire (PLR) admet que cette activité est peu rentable, uniquement si l'on ne tient pas compte de la subvention de l'Etat ; or, en prenant cette subvention en considération, selon les honoraires que les administrateurs s'octroient, l'activité est peut-être bien plus rentable que ce

que l'on imagine. Il pense que si cette activité n'était vraiment pas rentable, MM. Charrière et Böhler ne seraient plus administrateurs et propriétaires de la SMGN.

M. Favre signale qu'actuellement, l'Etat a plutôt tendance à transférer des actifs, raison pour laquelle l'acquisition des bateaux par l'Etat serait un peu compliquée. En revanche, le fait de pouvoir les reprendre lui garantit de pouvoir faire un appel d'offres si cela est souhaité.

Le commissaire (PLR) demande ce qu'est le poste de 0,35% de responsable Neptune.

M. Pagaveau dit qu'il y a une commission de location de la Neptune.

M. Barthassat ajoute que l'on peut louer la Neptune et que, pour ce faire, il y a une billetterie commune avec la SMGN.

Un commissaire (S) demande si les familles actionnaires de la SMGN sont aussi actionnaires d'un chantier naval.

Il aimerait savoir où sont entretenus ces bateaux.

M. Pagaveau répond que ces familles sont aussi actionnaires de Swissboat SA et qu'elles ont un chantier naval qui réalise les gros travaux d'entretien.

## **5. Conclusion**

En introduisant l'examen de ce projet de loi, la Présidente de la Commission des finances, rappelait le slogan de la SMGN, à savoir les « Mouettes sont chouettes », faisant allusion aux horaires de nuit.

Mais ce slogan rappelle également que les Genevois sont attachés à cette institution du paysage genevois et qui constitue également une attraction touristique.

Le fait qu'il s'agisse d'une institution familiale peut interpeller et incite la commission à vouloir introduire plus de contrôle. Pour répondre à ce souci de la commission, M. Barthassat, conseiller d'Etat, chargé du DETA, a rassuré la commission en proposant des réunions trimestrielles avec les représentants de la SMGN, en rendant compte régulièrement à la Commission des finances. Cette proposition satisfait la Commission des finances.

## **Votes**

La Présidente met aux voix l'entrée en matière du PL 11530.

**L'entrée en matière du PL 11530 est acceptée par :**

Pour :	13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)
Contre :	—
Abstentions :	2 (2 UDC)

### ***Deuxième débat :***

La Présidente met aux voix l'article 1 « Contrat de prestations ».

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

La Présidente met aux voix l'article 2 « Indemnité ».

**Les commissaires acceptent l'article 2 « Indemnité », par :**

Pour :	10 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)
Contre :	—
Abstentions :	5 (1 S, 2 PLR, 2 UDC)

La Présidente met aux voix l'article 3 « Programme ».

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

La Présidente met aux voix l'article 4 « Durée ».

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

La Présidente met aux voix l'article 5 « But ».

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

La Présidente met aux voix l'article 6 « Prestations ».

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

La Présidente met aux voix l'article 7 « Contrôle interne ».

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

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

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

La Présidente met aux voix l'article 9 « Suivi périodique » (nouveau), dont la teneur est la suivante :

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

<sup>2</sup> *Ce bilan conditionne la libération des tranches prévues de l'indemnité pour les deux années restantes, selon la planification retenue ».*

**Les commissaires acceptent l'article 9 « Suivi périodique » (nouveau), par :**

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 3 (2 PLR, 1 UDC)

La Présidente met aux voix l'article 9 « Contrôle périodique », devenu l'article 10, pour lequel elle propose un amendement et dont la teneur est la suivante :

« Un contrôle *trimestriel* de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture »

**Les commissaires acceptent l'article 9 « Contrôle périodique » devenu l'article 10, amendé par le PDC, par :**

Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (4 PLR, 1 UDC)

La Présidente met aux voix l'article 10 « Lois applicables », qui devient l'article 11.

**Pas d'opposition, l'article 10 devenu l'article 11 est adopté.**

**Troisième débat :****Le PL 11530 dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté par :**

Pour :	9 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 MCG)
Contre :	–
Abstentions :	6 (4 PLR, 2 UDC)

Au vu de ce qui précède, la majorité de la Commission des finances vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ce projet de loi.

## **Projet de loi (11530)**

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

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

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

<sup>1</sup> Le contrat de prestations 2015-2018 conclu entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.

<sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.

#### **Art. 2 Indemnité**

<sup>1</sup> L'Etat verse à la SMGN sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :

- 2 627 955 F en 2015
- 2 676 362 F en 2016
- 2 661 440 F en 2017
- 2 621 368 F en 2018

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

#### **Art. 3 Programme**

Cette indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme J01 « Transport et mobilité ».

#### **Art. 4 Durée**

Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2018. L'article 8 est réservé.

**Art. 5 But**

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

**Art. 6 Prestations**

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

**Art. 7 Contrôle interne**

La Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

**Art. 8 Relation avec le vote du budget**

<sup>1</sup> L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel.

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

**Art. 9 Suivi périodique**

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

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

**Art. 10 Contrôle périodique**

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

**Art. 11 Lois applicables**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.



## CONTRAT DE PRESTATIONS



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE



## Contrat de prestations 2015-2018

entre

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

représentée par

Monsieur Luc BARTHASSAT, Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (ci-après **le département**),

d'une part

et

- **La Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A. (SMGN)**

ci-après désignée **le bénéficiaire**

agissant par

Monsieur Joël CHARRIERE, Directeur général

et par

Me Antoine E. BÖHLER, Administrateur

d'autre part

## TITRE I - Préambule

### *Introduction*

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

### *But des contrats*

2. Les contrats de prestations ont pour but de :

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


### *Principe de proportionnalité*

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

- le niveau de financement de l'Etat par rapport aux différentes sources de financement de la SMGN;
- l'importance de l'indemnité octroyée par l'Etat;
- les relations avec les autres instances publiques.

### *Principe de bonne foi*

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



## TITRE II - Dispositions générales

### Article 1

*Bases légales,  
réglementaires et  
conventionnelles*

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

- la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009 (LTV - RS 745.1), et son ordonnance d'exécution, du 4 novembre 2009 (OTV - RS 745.11)
- la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005 (LIAF - rsGE D 1 11) et son règlement d'application du 20 juin 2012 (RIAF - rsGE D 1 11.01);
- la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat du 4 octobre 2013 (LGAF - rsGE D 1 05);
- la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014 (LSurv - rsGE D 1 09);
- la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988 (LRTP - rsGE H 1 50);
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21 - rsGE A 2 60);
- le règlement sur l'établissement des états financiers (REEF), du 6 novembre 2013 ;
- le plan directeur 2015-2018 du réseau des transports collectifs adopté le 20 août 2014 par le Conseil d'Etat;
- la concession de zone délivrée par l'Office fédéral des transports le 27 décembre 2000;
- le contrat de prestations 2015-2018 entre l'Etat de Genève et la Communauté tarifaire intégrale genevoise (ci-après : UNIRESO), adopté le 3 septembre 2014 par le Conseil d'Etat;
- la convention collective de travail du 19 mai 2008 entre la direction de la SMGN et le SEV (Syndicat du personnel du transport).

### Article 2

*Cadre du contrat et  
objet du contrat*

1. Le présent contrat s'inscrit dans le cadre de la prestation de mise à disposition de transports publics à la population (programme J01 Transports et mobilité), et a pour objet de régler les modalités techniques et financières entre les parties, afin d'exploiter des lignes de transport public lacustre, réalisées dans le cadre de la communauté tarifaire UNIRESO sur la base d'une

commande de l'Etat de Genève formalisée dans le présent contrat.

2. Les lignes de transport concernées sont les lignes M1 (Pâquis - Molard), M2 (Pâquis - Eaux-Vives), M3 (Pâquis - Genève-Plage/Port-Noir) et M4 (Genève-Plage / Port-Noir - de Chateaubriand), telles que définies à l'**annexe 2**.
3. La SMGN s'organise librement afin d'assurer à l'Etat de Genève les prestations qu'elle lui doit contractuellement.
4. La SMGN est souveraine dans son organisation et a toute latitude pour décider de se procurer, auprès de tiers ou au moyen de ses propres ressources, les prestations, fournitures, etc., dont elle a besoin, notamment pour la construction et l'entretien de ses bateaux, ses services administratifs et commerciaux, etc.

### Article 3

#### *Bénéficiaire*

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

Son but statutaire est "l'exploitation d'un service de bateaux-moteurs dans la rade de Genève, dans le Petit-Lac et d'une manière générale sur le Lac Léman, le Rhône et d'autres eaux, le cas échéant selon les concessions octroyées par la Confédération, ainsi que toute activité touristique" (cf. **annexe 3**).

## Titre III - Engagement des parties

### Article 4

#### *Prestations attendues du bénéficiaire*

1. La SMGN s'engage à assurer auprès des usagers la desserte lacustre des lignes M1, M2, M3 et M4, durant la période du contrat, telles que définies à l'**annexe 2**. L'article 19 al. 7 demeure réservé.

#### *Horaire*

2. L'horaire est établi en collaboration avec la direction générale des transports au plus tard trois mois avant son changement, afin de permettre la meilleure harmonisation avec les autres lignes de transports publics.
3. L'horaire complet est affiché aux arrêts des parcours desservis.

#### *Sous-traitance*

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

transport.

*Cas de force majeure*

5. La SMGN peut déroger aux exigences de l'offre de transport lors de cas fortuits et de force majeure ou pour des raisons de sécurité. Elle doit néanmoins prendre toutes mesures utiles afin de rétablir, dès que possible, une exploitation normale.
6. L'exploitation des lignes M3 et M4, hors rade, sera assurée jusqu'à un vent maximum de force 4 établi (Echelle de Beaufort - Force 4 = vents de max. 28 km/h). Lorsque cette valeur maximum est dépassée ou dans tous les cas nécessitant une modification du service, l'exploitant, respectivement le pilote, est seul juge du maintien ou non du service, qui peut être suspendu temporairement avec une information immédiate et adéquate aux usagers, aux lieux d'embarcations. Au port du P+R Genève-Plage, l'information devra aussi être placée, de façon bien visible, à la sortie des ascenseurs du P+R et à l'arrêt TPG de Genève-Plage. Chaque suspension des services fera l'objet d'un rapport adressé à la direction générale des transports.
7. Les interruptions de service causées par les raisons mentionnées à l'alinéa 6 ci-dessus ne réduisent pas les prestations du département envers la SMGN et entraînent une diminution proportionnelle - en fonction des interruptions - des indicateurs de performance préalablement définis dans un tableau de bord annexé au présent contrat (cf. **annexe 1**).

*Titres de transport*

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

*Objectifs et indicateurs de performance*

9. Afin de mesurer si les prestations définies ci-dessus sont conformes aux attentes du département, des objectifs et des indicateurs de performance ont été préalablement définis et figurent dans le tableau de bord figurant à l'annexe 1 du présent contrat. Pour le surplus, l'art. 18 s'applique.

*Assurance casco*

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

**Article 5**

*Engagements financiers de l'Etat*

1. L'Etat de Genève, par l'intermédiaire du département, s'engage à verser à la SMGN une indemnité de fonctionnement, sous réserve de l'accord du Grand Conseil dans le cadre de l'approbation annuelle du budget. Cette indemnité recouvre tous les éléments de charge en lien avec l'exécution des prestations prévues par le présent contrat.

*Indemnité de  
fonctionnement*

2. L'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel (article 25 LIAF). Les montants peuvent être modifiés par décision du Conseil d'Etat si, dans le cadre du vote du budget annuel, l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou ne l'est que partiellement.
3. Les indemnités de fonctionnement engagées sur quatre ans sont les suivantes:  
Année 2015 : 2 425 345 F  
Année 2016 : 2 470 063 F  
Année 2017 : 2 451 758 F  
Année 2018 : 2 406 948 F

Ces montants comprennent, en application du contrat de prestations UNIRESO 2015-2018, l'indemnité relative à la Communauté tarifaire intégrale à hauteur de :

Année 2015 : 202 610 F  
Année 2016 : 206 299 F  
Année 2017 : 209 682 F  
Année 2018 : 214 420 F

4. Les versements n'interviennent que lorsque la loi de financement est exécutoire.
5. Si les conditions légales applicables à l'exploitation des lignes M1, M2, M3 et M4 sont modifiées en cours de validité du présent contrat, l'impact financier de ces modifications fera l'objet d'une évaluation par la SMGN. Les parties évalueront sur cette base dans quelle mesure les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 1er doivent être adaptées.
6. Les états financiers annuels se fondent sur des imputations comptables précises des frais partagés entre les différentes activités de la SMGN (taux d'activité des collaborateurs, frais divers et de gestion).

*Part aux recettes de la  
communauté tarifaire  
UNIRESO*

7. Dans le cadre du contrat de prestations UNIRESO 2015-2018, il est prévu que la SMGN bénéficie d'une part aux recettes nettes de taxes, en tant qu'opérateur de transport public signataire. **L'annexe 5** explicite la détermination des recettes nettes de taxes et charges, selon le contrat de prestations UNIRESO 2015-2018.

*Garantie de recettes de  
l'Etat*

8. L'Etat garantit les parts de la SMGN aux recettes UNIRESO nettes de taxes et charges suivantes, pour les années 2015-2018 :  
Année 2015 : 1 014 997 F  
Année 2016 : 1 033 012 F  
Année 2017 : 1 049 072 F  
Année 2018 : 1 068 100 F

9. Si les montants de recettes nettes de taxes et charges versées par UNIRESO à la SMGN excèdent ceux prévus à l'alinéa 10 du présent article, les indemnités de fonctionnement prévues à l'alinéa 3 seront réduites d'autant.

*Adaptation de  
l'indemnité de  
fonctionnement*

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

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

11. Le prix du carburant est fixé à 1,80 F hors taxes, prix de gros, par litre. En cas de baisse ou de hausse de la moyenne annuelle dudit prix, créant un écart de 20 % par rapport au prix initialement fixé, l'indemnité de l'année en cours subira une adaptation

**Article 6**

*Plan financier  
pluriannuel*

Un plan financier quadriennal pour l'ensemble des prestations de la SMGN figure à l'**annexe 4**. Ce document fait ressortir avec clarté l'intégralité des sources de financement espérées, qu'elles soient publiques ou privées, ainsi que la totalité des dépenses prévisibles par type de prestations.

**Article 7**

*Échéance des  
acomptes de l'indemnité  
de fonctionnement*

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

**Article 8**

*Conditions de travail*

1. La SMGN est tenue d'observer les lois, règlements et conventions collectives applicables en matière notamment de salaires, d'horaires de travail, d'assurances et de prestations sociales.
2. Elle tient à disposition du département son organigramme, le cahier des charges du personnel, ainsi qu'une description de ses conditions salariales et de travail, conformément à l'article 12 de la LIAF.
3. La SMGN signe auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail un engagement à

respecter les conditions de travail et de prestations sociales en usage. Cet office est autorisé à effectuer des contrôles et à vérifier le respect de ces conditions. Pour le surplus, la SMGN s'engage à respecter les normes fédérales en vigueur dans la branche. Cet alinéa s'applique sous réserve des aspects relatifs aux locaux de la SMGN (vestiaires, bureaux, sanitaires), car le réaménagement de ces locaux est de la compétence de la Ville de Genève (propriétaire des locaux). L'Etat de Genève s'engage à appuyer la SMGN en vue de ces réaménagements.

4. La SMGN s'engage à garantir la liberté syndicale qui consiste, notamment, au droit de se syndiquer librement et de ne pas être discriminé pour son appartenance syndicale.
5. En général, la rémunération des employés de la SMGN est mensualisée sur la base d'une grille de salaires définie par la Convention collective de travail (CCT).
6. Tous les éléments composant le salaire (y compris système de primes) doivent être transparents, non-discriminatoires et être décrits dans la CCT.
7. La formation de base ainsi que la formation continue des employés de la SMGN sont à la charge de la SMGN et sont comptabilisées dans le cadre des heures de travail régulières. Les frais relatifs à l'obtention du permis fédéral de navigation sont à la charge de la SMGN. En cas de départ d'un collaborateur formé par la SMGN durant la période d'essai ou dans sa première année après l'obtention du permis fédéral, un remboursement au prorata (pour un montant s'élevant au maximum à la moitié des frais) peut être exigé du collaborateur.
8. Le temps de travail est organisé à l'avance sur la base de tours de services.

#### Article 9

##### Sécurité

1. La SMGN met en œuvre les directives de sécurité formulées par l'Office fédéral des transports. Dans ce cadre, la SMGN met notamment sur pied et applique dans les plus brefs délais une procédure de gestion de la maintenance des bateaux et une procédure d'analyse systématique des risques liés au transport de passagers.
2. La SMGN respecte et assure le suivi des mesures prévues dans le cadre de ses directives, lesquelles sont reproduites dans le document figurant en **annexe 6** du présent contrat.



**Article 10***UNIRESO*

La SMGN assure la présence de la marque UNIRESO sur l'ensemble de ses installations, bateaux et arrêts compris.

**Article 11***Développement durable*

La SMGN s'engage à ce que les objectifs qu'elle poursuit et les actions qu'elle entreprend s'inscrivent dans une perspective de développement durable, conformément à la loi sur l'action publique en vue du développement durable, du 23 mars 2001 (Agenda 21).

**Article 12***Système de contrôle interne*

La SMGN s'engage à maintenir un système de contrôle interne adapté à ses missions et à sa structure dans le respect de l'article 3 alinéa 4, de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), du 4 octobre 2013.

**Article 13***Suivi des recommandations du service d'audit interne*

La SMGN s'engage à respecter les recommandations figurant dans les rapports du service d'audit interne et à mettre en œuvre dans le délai indiqué par le département les mesures correctrices qui ne sont pas contestées ou qui ont fait l'objet d'une décision au sens de l'article 17 de la loi sur la surveillance de l'Etat (LSurv), du 13 mars 2014.

**Article 14***Reddition des comptes et rapports*

1. La SMGN, chaque 30 avril au plus tard, fournit au département, pour l'exercice clos au 31 décembre de l'année précédente :

- ses états financiers révisés conformément aux Swiss GAAP RPC. Ils comprennent notamment un bilan, un compte d'exploitation, un tableau de financement, un tableau de variation des fonds propres ainsi que des annexes explicatives. A des fins de comparaison, les comptes de l'année n seront présentés pour chaque rubrique du plan financier pluriannuel (cf. **annexe 4**), en regard du budget de l'année n, du plan financier n et des comptes n-1;
- le rapport de l'organe de révision;

- le procès-verbal du Conseil d'administration approuvant les comptes;
- un rapport d'exécution du contrat reprenant les objectifs et les indicateurs de performance nécessaires à la détermination des éventuelles pénalités prévues à l'article 20.

Dans ce cadre, l'entité s'engage à respecter les directives et règlements qui lui sont applicables :

- règlement d'application de la loi sur les indemnités et les aides financières (RIAF), du 20 juin 2012;
- règlement sur l'établissement des états financiers (REEF), du 6 novembre 2013;
- directive du Conseil d'Etat EGE-02-04 relative à la présentation et à la révision des états financiers;
- directive du Conseil d'Etat EGE-02-07 relative au traitement du résultat.

### Article 15

#### *Traitement des bénéfices et pertes*

1. Au terme de chaque exercice comptable, pour autant que les prestations financées aient été fournies conformément au contrat, le résultat annuel, positif ou négatif, et établi conformément à l'article 14 du présent contrat est réparti entre l'Etat de Genève et la SMGN selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article.
2. Une créance reflétant la part restituable à l'Etat de Genève est constituée dans les fonds étrangers de la SMGN. Elle s'intitule "Subventions non dépensées à restituer à l'échéance du contrat". La part conservée par la SMGN est comptabilisée dans un compte de réserve spécifique intitulé "Part de subvention non dépensée" figurant dans ses fonds propres.
3. Pendant la durée du contrat, les éventuelles pertes annuelles sont également réparties selon la clé figurant à l'alinéa 4 du présent article et sont déduites de la créance et du compte de réserve spécifique.
4. La SMGN conserve 50% de son résultat annuel. Le solde est versé à l'Etat de Genève.
5. A l'échéance du contrat, la SMGN conserve définitivement l'éventuel solde du compte de réserve spécifique, tandis que l'éventuel solde de la créance est restitué à l'Etat de Genève.
6. A l'échéance du contrat, la SMGN assume ses éventuelles pertes reportées.

**Article 16***Bénéficiaire direct*

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

**Article 17***Communication*

1. Toute publication, campagne d'information ou de communication lancée par la SMGN auprès du public ou des médias en relation avec les prestations définies à l'article 4, doit faire mention de la République et canton de Genève en tant que subventionneur. L'**annexe 7** précise les conditions d'utilisation du logo.
2. Le département aura été informé au préalable des actions envisagées.
3. La communication relative au système intégré des transports publics, à la complémentarité des réseaux et à l'offre tarifaire communautaire, se fait sous la marque UNIRESO, conformément au contrat de prestations 2015-2018 entre UNIRESO et l'Etat de Genève.

**Titre IV - Suivi et évaluation du contrat****Article 18***Objectifs, indicateurs, tableau de bord*

1. Les prestations définies à l'article 4 du présent contrat sont évaluées par le biais d'objectifs et d'indicateurs.
2. Ces indicateurs mesurent le nombre de prestations rendues, leur qualité (satisfaction des destinataires), leur efficacité (impact sur le public-cible) ou leur efficacité (amélioration de la productivité).
3. Dans le respect du principe de proportionnalité, les indicateurs définis sont utiles, facilement mesurables et établis en lien avec la pratique de terrain.
4. Le tableau de bord, établissant la synthèse des objectifs et indicateurs, figure en **annexe 1** du présent contrat. Il peut être réactualisé chaque année.

## Article 19

- Modification du contrat*
1. Toute modification au présent contrat doit être négociée entre les parties, sous réserve des dispositions de l'article 5 "Engagements financiers de l'Etat", et sous réserve des dispositions de la loi de ratification qui ne peuvent être modifiées.
  2. En cas d'événements exceptionnels et préteritant la poursuite des activités de la SMGN ou la réalisation du présent contrat, les parties s'accordent sur les actions à entreprendre.
  3. Ces événements doivent être signalés dans les plus brefs délais au service en charge des transports.
- Modification de l'offre*
4. Tout événement pouvant conduire à une dégradation ou à une diminution sensible de l'offre doit faire l'objet d'une communication écrite immédiate de la SMGN au service de l'Etat de Genève en charge des transports.
  5. Dans ce cas, et si les causes de l'inexécution de l'offre sont propres à la SMGN et la conséquence d'une faute grave, le département est en droit de réduire ou supprimer sa contribution financière.
  6. Toutes les prestations supplémentaires décidées par la SMGN dépassant l'offre contractuelle ne peuvent donner lieu à aucune prétention financière de la SMGN envers l'Etat de Genève.
- Modification de l'offre demandée par le département*
7. Le département peut demander une modification de l'offre de transport. L'indemnité de fonctionnement due par le département à la SMGN est dans cette hypothèse adaptée en conséquence et fait l'objet d'un avenant écrit au présent contrat. Si la modification de l'offre induit une hausse de l'indemnité supérieure à 200'000 F, l'avenant doit être soumis à la Commission des finances du Grand Conseil.

## Article 20

- Suivi et évaluation du contrat*
1. Les parties au présent contrat mettent en place un dispositif de suivi du contrat afin de :
    - veiller à l'application du contrat;
    - évaluer les engagements au moyen du rapport d'exécution annuel établi par la SMGN;
    - permettre l'adaptation, la réorientation ou la redéfinition des conditions du contrat.
  2. Ce dispositif est indépendant du processus de contrôle périodique prévu à l'art. 22 de la LIAF.
  3. La SMGN est tenue d'atteindre pour chaque indicateur, sous réserve d'une marge de tolérance de + ou - 5%, la valeur cible, calculée selon l'**annexe 1** du présent contrat.
- Pénalités*

Lorsque la valeur cible n'est pas atteinte ou n'est que partiellement atteinte, la SMGN subit une pénalité, calculée selon les modalités de l'**annexe 1**, et l'indemnité de fonctionnement de l'Etat de Genève est diminuée en conséquence.

L'Etat de Genève se détermine sur l'atteinte des objectifs assignés à la SMGN et des cibles qui leur sont liées avant le 30 septembre suivant la remise des documents prévus à l'article 14. En cas de pénalités, celles-ci prennent effet sur l'exercice suivant.

#### Article 21

##### *Transfert d'actifs*

En cas de non-renouvellement de la concession accordée par l'Office fédéral des Transports à la SMGN jusqu'au 31 décembre 2025, l'Etat s'engage à racheter les bateaux et équipements embarqués à leur valeur résiduelle comptable.

### Titre V - Dispositions finales

#### Article 22

##### *Règlement des litiges*

1. Les parties s'efforcent de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir dans l'application et l'interprétation du présent contrat.
2. En cas d'échec, elles peuvent recourir d'un commun accord à la médiation.
3. A défaut d'un accord, le litige peut être porté devant la Chambre administrative de la Cour de justice du canton de Genève.

**Article 23***Résiliation du contrat*

1. Le Conseil d'Etat peut résilier le contrat et exiger la restitution de tout ou partie de l'indemnité lorsque:

- a) l'indemnité n'est pas utilisée conformément à l'affectation prévue;
- b) le bénéficiaire n'accomplit pas ou accomplit incorrectement sa tâche malgré une mise en demeure;
- c) l'indemnité a été indûment promise ou versée, soit en violation du droit, soit sur la base d'un état de fait inexact ou incomplet.

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

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


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

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

**Article 24***Entrée en vigueur,  
durée du contrat et  
renouvellement*

1. Le contrat entre en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2015, dès que la loi qui l'approuve devient exécutoire. Il est valable jusqu'au 31 décembre 2018.

2. Les parties conviennent d'étudier les conditions de renouvellement éventuel du contrat au moins douze mois avant son échéance.



Pour la République et canton de Genève :

représentée par

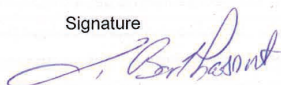
**Luc BARTHASSAT**

Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture

Date :

2/9/2014

Signature



Pour la Société des Mouettes Genevoises Navigation S.A. (SMGN)

représentée par

**Joël CHARRIÈRE**  
Directeur général

Date :

22.08.2014

Signature



**Me Antoine E. BÖHLER**  
Administrateur

Date :

1er septembre 2014

Signature



# SOCIÉTÉ DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION (SMGN SA)

## CONTRAT DE PRESTATIONS 2015-2018

COMMISSION DES FINANCES DU GRAND CONSEIL  
DU 7 JANVIER 2015



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GÈNÈVE

POF 2009/001\_103

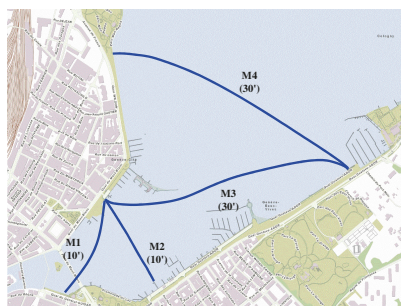
Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports

08.01.2015

## SOCIÉTÉ DES MOUETTES GENEVOISES NAVIGATION

- > SOCIÉTÉ PRIVÉE, SUBVENTIONNÉE PAR L'ETAT DEPUIS 1973;
- > CONCESSION FÉDÉRALE DE TRANSPORTS VALABLE JUSQU'EN 2025, POUR LE PETIT LAC ET LE RHÔNE;
- > OPÉRATEUR DE SERVICES TOURISTIQUES ET DE TRANSPORTS PUBLICS (4 LIGNES UNIRESO) JUSQU'À MI-2007;
- > DÈS LE 1ER JANVIER 2007:
  - SMGN = opérateur de transports publics (4 lignes Unireso)
  - Swissboat = services touristiques
- > CONTRATS DE PRESTATIONS PRÉCÉDENTS PORTANT SUR LES PÉRIODES 2009 , 2010 ET 2011-2014

### Lignes SMGN (Unireso)





## BILAN DU CP 2011-2014

Objectifs	2011	2012	2013
Offre	97.2 % de la cible	97.2 % de la cible	97.0% de la cible
Fréquentation			97.7% de la cible
Respect des horaires			
Taux de couverture	30.09% (cible 29.20%)	31.45% (cible 28.53%)	31.39% (cible 29.03%)

- La SMGN a atteint les cibles des objectifs que l'Etat lui a fixés, sur la période 2011-2013, pour le contrat de prestations 2011-2014 (marge de tolérance de 5%).
- L'exercice 2014 devrait aussi s'effectuer conformément aux objectifs fixés, sauf pour la fréquentation à nouveau impactée par une mauvaise météo durant la période estivale.
- Bénéfice cumulé sur la période 2011-2014 s'élevant à près de 600'000 F dont la moitié sera reversé à l'Etat. De plus, demande faite à la SMGN par M. Barthassat de constituer des réserves en vue des investissements à venir (CP 2019-2023).



## NÉGOCIATIONS MENÉES POUR LE CP 2015-2018

### > NÉGOCIATIONS RÉALISÉES DANS UN CONTEXTE FINANCIER :

- Serein pour la SMGN : résultats bénéficiaires lors des trois derniers exercices et bonne trésorerie, situation comptable assainie suite aux audits de l'ICF;
- Contraint pour l'Etat : diminution prévisible des recettes (IN 146 - AVIVO)

### > ANALYSE APPROFONDIE DU PFP 2015-2018 :

- Tous les postes de charges ont été détaillés;
- Etude approfondie des postes *Salaires* et *Entretien* (postes principaux) réalisée par un cabinet d'audit;
- Négociation importante menée pour la diminution du budget de certains postes de charge, aussi bien à la gestion (Etat-Major) qu'à l'exploitation.



## ASSAINISSEMENT DU BUDGET

### > CHARGES SALARIALES DE L'ÉTAT-MAJOR

- Diminution de 2% pour s'aligner à l'effort demandé et réalisé par l'Etat

### > CHARGES SALARIALES DE L'EXPLOITATION

- Report de l'ouverture d'un poste de chef pilote
- Application stricte de la bonification prévue par la CCT

### > REPORT DE L'INVESTISSEMENT DES NOUVEAUX BATEAUX

- Diminution du poste d'amortissement



## ADAPTATION DE L'OFFRE

### > MISE EN ADÉQUATION DE L'OFFRE AVEC LA DEMANDE

- Dans le CP 11-14, période de navigation nocturne (19h30-21h) de début avril à fin octobre;
- Ce nouveau contrat de prestation prévoit une réduction de cette période de début juin à fin septembre;
- Nouvelle période horaire en adéquation avec les besoins des usagers (usage nocturne étant plutôt à vocation touristique).



## SMGN : EVOLUTION DE L'OFFRE

### OFFRE CALCULÉE EN PLACES \* KILOMÈTRES (PK)

- CP SMGN 2011-2014 : INTRODUCTION OFFRE ESTIVALE EN SOIRÉE

Offre	PK réalisés 2010	PK planifiés 2014	Evolution
PK	6'901'421	7'504'000	+8.7%

- CP SMGN 2015-2018 : AJUSTEMENT OFFRE ESTIVALE EN SOIRÉE

Offre	PK planifiés 2014	PK planifiés 2018	Evolution
PK	7'504'000	7'201'444	-4%



## SMGN : PRINCIPALES CHARGES

Poste	Budget 2014	Budget 2018	%
Frais de personnel	2'449'000	2'487'000	+1.5%
Frais d'entretien	250'000	184'000	-26.4%
Amortissements	119'000	141'000	+18.5%
Loyer	74'000	74'000	0%
Charges d'exploitation diverses	258'000	338'000	+31%
Charges de gestion diverses	658'000	338'000	-48.6%
<b>Total des charges</b>	<b>3'796'000</b>	<b>3'538'000</b>	<b>-6.8%</b>

**Frais d'entretien** : grandes maintenances réalisées les années précédentes donc petit entretien courant sur la période 2015-2018

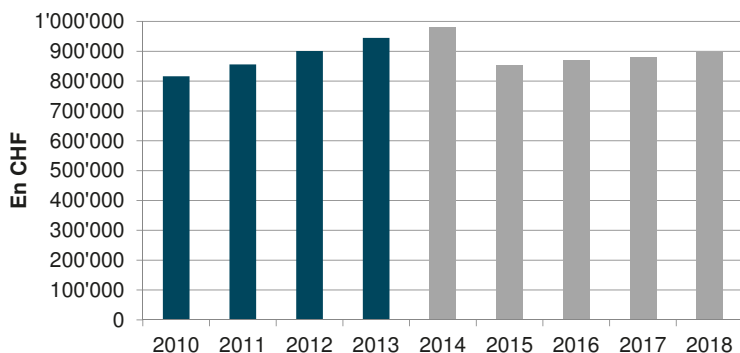
**Amortissements** : mise en service d'un nouveau système embarqué

**Charges d'exploitation diverses** : Etudes pour les nouveaux bateaux, basculement des consommations électriques de la rubrique *gestion* à *exploitation*, coûts de service de sécurité

**Charges de gestion diverses** : Diminution du coût de déploiement de l'ERP



## EVOLUTION DES RECETTES



- Tient compte de l'impact IN146 - AVIVO (-100'000 CHF/an)
- Hypothèse (Unireso) de progression de la fréquentation de +1.9% par an sur la période 2015-2018



## CONTRIBUTIONS CANTONALES - IMPACT AVIVO

	produits de transports	montants versés par l'Etat		
		contribution	indemnités UNIRESO	total
2014	1'014'953	2'689'222	106'788	2'796'010
2015	896'729	2'425'345	- 9.7%	2'627'955
2016	911'550	2'470'063	+ 1.8%	2'676'362
2017	924'469	2'451'758	- 0.7%	2'661'440
2018	939'466	2'406'948	-1.8%	2'621'368

montant cumulé CP 2015-2018	9'754'114	833'011	10'587'125
montant cumulé CP 2011-2014	10'832'572	443'550	11'276'122
évolution	-9.96%	87.81%	-6.11%

- Diminution importante des honoraires, des frais d'entretiens ainsi que réduction aux mois d'été de l'offre nocturne;
- Permet de contenir les niveaux des versements cantonaux malgré la diminution des recettes découlant de l'IN 146 – AVIVO



## INDICATEURS DE SUIVI

Objectif	Indicateur	2015	2016	2017	2018
Offre de transport	Places/Km réalisées	7'201'444	7'201'444	7'201'444	7'201'444
Conditions d'exploitation	Respect des horaires	95%	95%	95%	95%
	Respect des cadences	10'	10'	10'	10'
Fréquentation	Nombre de voyages réalisés	1'477'000	1'506'000	1'536'000	1'566'000
Maîtrise financière	Taux de couverture	31.2%	31.2%	31.7%	32.5%
	Coûts de l'offre (Charges CHF/PKP)	0.490	0.499	0.498	0.495



## REPORT DE L'INVESTISSEMENT DANS NOUVEAUX BATEAUX

- > DÉCISION PRISE EN COMMUN ACCORD AVEC LA SMGN
- > LES PRESTATIONS PEUVENT ÊTRE ASSURÉES, MOYENNANT UN ENTRETIEN ADÉQUAT
- > PERMET DE RÉALISER DANS UN MÊME CP (2019-2023) L'ACQUISITION DES 3 NOUVEAUX BATEAUX
- > PERMET DE CONTENIR LE NIVEAU DE LA CONTRIBUTION DANS CE PRÉSENT CP
- > LES ÉTUDES DE DÉVELOPPEMENTS SONT DÉJÀ BUDGÉTÉES DANS CE PRÉSENT CP
- > SUIVI ATTENTIF DE L'ÉVOLUTION DES PRESCRIPTIONS FÉDÉRALES, PLUS PARTICULIÈREMENT EN MATIÈRE D'EXIGENCE CONCERNANT LA SÉCURITÉ.



## ANNEXE 2



Commiss. Fin. du 21/01/2015

## Société des Mouettes Genevoises Navigation - 2015-2018

Commission des finances du Grand Conseil du 21 janvier 2015

1

## Notre présentation



Me Antoine Böhler – Président du Conseil d'Administration

Laurence Auque-Bouchez – Directrice Administrative

- SMGN / Rappels
- Bilan du CP 2011-2014
- Budget du CP 2015-2018
- Volontés pour l'avenir

2



## Les Mouettes Genevoises

- Effectif 2014

### Exploitation

16.3 ETP pilotes

2.5 ETP Mécaniciens

3 ETP Surveillance guichet

### Gestion

2.95 ETP administratif et technique

3



## Les Mouettes Genevoises

- Rappels de la flotte
- 3 bateaux traditionnels en bois, construits de 1952 à 1966



- 1 Bateau coque acier, construit en 1984



4



## Les Mouettes Genevoises

- Rappels de la flotte
- 2 bateaux électro-solaires
- mise en service 2003 et 2004



5



## Les Mouettes Genevoises

- Evolution du service
- Exploitation 7/365 depuis 2004
- Extension de service en soirée +1h30
- 2011 : Juillet, août
- 2012 – 2014 : Avril-Octobre

6





## Bilan SMGN 2011-2014

- Fréquentation :

Fréquentation SMGN 2011-2014

	Cible CP	Passagers	Part extension horaire	Part de la fréquentation ext horaire dans le total annuel
2011	1'355'000	1'555'521	33'304	
2012	1'379'000	1'465'564	89'594	6.11%
2013	1'406'000	1'373'357	92'158	6.71%
2014	1'434'000	1'301'701	73'145	5.62%

Tous les objectifs sont atteints (marge 5%)

Sauf pour 2014

7



## Bilan SMGN 2011-2014

- Entretien des bateaux

Entretien des bateaux 2011-2014

				Poste Entretien au bilan, CHF	Poste Entretien au Budget, CHF	Rapport Bilan/Budget	
2011	Remplacement batteries et chargeurs MG12	MG1 Chantier	Carénage et contrôle intermédiaire MG5, MG11	294'086	215'350	36.54%	
2012	Remplacement batteries et chargeurs MG6	MG1 Chantier	MG5 Chantier	Carénage et contrôle intermédiaire MG8	307'091	215'350	42.64%
2013	Mise en service MG1, MG5			289'889	215'350	34.61%	
2014	Mise en chantier prévue MG8, MG11		Réfection des bancs MG6	Mise en chantier MG11	160'516 au 30.06.2014	107'675 au 30.06.2014	49.87%

8

## Bilan SMGN 2011-2014



- Objectifs :

Fréquentation, PK, Horaires et intervalles, Taux de couverture - **Atteints**

- Professionalisation – ERP, SCI
- Audits, ICF, OFT – Conclusions positives
- Comptes bénéficiaires
- Volonté, effort de tenir le budget
- Vestiaires pilotes SMGN – Evolution
- Pilotes – Valorisation salariale, mais bilan mitigé

9

## Budget 2015-2018



- Offre générale

Service identique 365/7

Lignes M1 et M2, Fréquence 10 minutes

Lignes M3 et M4, Fréquence 30 minutes

- Réduction du service nocturne estival à 4 mois, Juin-septembre
- Impact sur les charges diverses lac :

Réduction du coût surveillance

- Impact sur le personnel :

Pas de réduction d'effectif

10

## Budget 2015-2018



- IN 146

Inquiétude, détermination à suivre les efforts nécessaires pour garantir notre exploitation.

Réserve collaboration SEV.

Recettes adaptées (CHF – 100'000,-/an).

Efforts sur tous les postes.

- Réglementation fédérale

Formation des pilotes accrue.

Surveillance renforcée de la flotte.

Législation de plus en plus exigeante.

11

## Budget 2015-2018



- Effectif Exploitation

Base selon effectif réel 2014 et évolution :

16.3 ETP Pilotes / 2.7 ETP Mécaniciens / 3 ETP Guichet.

Application stricto sensus 2% CCT.

Salaires exploitation

EXPLOITATION	B-2011	B-2012	B-2013	B-2014	B-2015	B-2016	B-2017	B-2018
Total salaires et charges sociales	1'595'264	1'730'161	1'765'407	1'799'761	1'925'288	1'940'872	1'952'009	1'960'034

EXPLOITATION -	Effectif 11	Effectif 12	Effectif 13	Effectif 14 *	Mi-année
Total salaires EFFECTIFS	1'527'028	1'635'578	1'697'462	862'566	
				1'853'425	Projection 2014 pour base de calcul
				55'000	Bonifications heures dimanches et fériés

Les montants au Budget ne comprennent pas les indemnités assurance reçues en cours d'année.

12

## Budget 2015-2018



- Effectif Gestion

Base selon effectif réel 2014 et évolution :

3.4 ETP administratif.

Diminution de 2% annuel selon demande de l'Etat.

Réduction du poste // Budget 2011-2014 : -19%

13

## Budget 2015-2018



- Entretien des bateaux

	PPF 2015	PPF 2016	PPF 2017	PPF 2018
Formation	60'000	60'000	60'000	40'000
Entretien bateau	62'500	62'500	50'000	20'000
Etude construction bateaux	16'557	16'557	16'557	16'557
Frais exceptionnels entretien bateau	5'000	5'000	5'000	5'000
Entretien technique batteries et divers	22'500	22'500	22'500	22'500
Amortissement batteries	0	12'857	12'857	25'714
Entretien spécifique selon normes OFT	0	0	0	0
Entretien spécifique MG6 et MG12 / Electrosolaires	51'000	51'000	51'000	51'000
Frais atelier	51'000	51'000	51'000	35'000
<b>TOT Entretien bateaux</b>	<b>208'557</b>	<b>221'414</b>	<b>208'914</b>	<b>175'771</b>

- Formation : frais inévitables, important turn over.

- Entretien bateaux:

Total Budget 2011-2014 : CHF 861'400,-

Total Budget 2015-2018 : CHF 195'000 – Réduction de - 77%

Sauf imprévu, pas d'entretien lourd.

Peu de marge de manœuvre.

14



## Budget 2015-2018

- Nouveaux bateaux

Nécessité

Mise en place du projet dès 2015

Projet de construction et mise en service de 3 bateaux

Recherches de solutions

Amortissement des nouveaux bateaux sur CP 2019-2023

15

## Budget 2015-2018



- Charges d'exploitation diverses

	PPF 2015	PPF 2016	PPF 2017	PPF 2018
Entretien Véhicules / leasing véhicules		10'000	20'000	
Amortissement véhicules				
Entretien débarcadères	5'000	25'000	5'000	25'000
Amortissement débarcadères	0	0	0	0
Amortissement bateaux existants	119'724	119'724	119'724	119'724
Assurances bateaux	25'000	25'000	25'000	25'000
Frais exploitation Unireso HT	43'862	44'357	45'230	45'305
Carburant	25'000	28'000	27'000	28'000
Services Industriels	30'000	30'000	30'000	40'000
Habillement	10'000	10'000	10'000	10'000
Frais cantine	8'500	8'500	8'500	8'500
Frais divers	5'000	5'000	5'000	5'000
Téléphones et radios	27'000	27'000	27'000	27'000
Charges diverses Lac (dont Sécurité : 62'600)	92'600	92'600	92'600	92'600
Amortissement du matériel embarqué	21'800	21'800	21'800	21'800
<b>TOT Charges d'exploitation diverses</b>	<b>164'900</b>	<b>164'900</b>	<b>164'900</b>	<b>164'900</b>

- Le poste le plus important :

Sécurité des passagers et des pilotes.

Amortissement d'un nouveau système GPS et comptage passagers

16

# Budget 2015-2018



- Charges de gestion diverses

	PFP 2015	PFP 2016	PFP 2017	PFP 2018
Loyers	74'800	74'800	74'800	74'800
Assurances	20'000	20'000	20'000	20'000
Publicité	5'000	5'000	5'000	5'000
Représentation et frais de déplacement	15'500	15'500	15'500	15'500
Frais bureau	35'350	35'350	35'350	35'350
Imprimerie	10'000	10'000	10'000	10'000
Frais de port / CCP	2'500	2'500	2'500	2'500
Cotisations diverses	13'500	13'500	13'500	13'500
Informatique	10'000	7'500	5'000	2'500
Amortissement informatique	6'000	4'000	4'000	4'000
<b>TOT Charges de gestion diverses</b>	<b>97'850</b>	<b>93'350</b>	<b>90'850</b>	<b>88'350</b>
Honoraires Comptabilité / Révision / MSST	60'000	60'000	60'000	60'000
Honoraires Consultants divers (Etude / Fiduciaire)	50'000	50'000	50'000	50'000
Honoraires Administrateurs	40'000	40'000	40'000	40'000
<b>TOT Honoraires</b>	<b>150'000</b>	<b>150'000</b>	<b>150'000</b>	<b>150'000</b>

- Diminution du poste honoraires
- Efforts sur les divers postes

17

# Budget 2015-2018



- Les recettes et produits

	PFP 2015	PFP 2016	PFP 2017	PFP 2018
<b>RECETTES</b>				
<b>Lignes M1 à M4 (UNIRESO)</b>				
Participation cantonale aux frais gestion/comm. + études	2'520	2'520	3'150	2'520
Indemnités communauté tarifaire intégrale (CTI)	202'610	206'299	209'682	214'420
Produits transports voyageurs (HT)	853'729	868'550	881'469	896'465
	1'058'859	1'077'369	1'094'301	1'113'405
<b>Autres produits</b>				
Recettes diverses propres SMGN	43'000	43'000	43'000	43'000
<b>TOTAL RECETTES (lignes M1 à M4)</b>	<b>1'101'859</b>	<b>1'120'369</b>	<b>1'137'301</b>	<b>1'156'405</b>

- Les recettes SMGN

Répartition des recettes Unireso.

Ventes BD, Recettes électricité, détaxe carburant, Neptune.

18

## Participation aux recettes UNIRESO Frais d'exploitation UNIRESO



### ACTIVITE TRANSPORT

Part SMGN aux recettes UNIRESO nettes de taxes et charges 2015-2018

	PPF 2015	PPF 2016	PPF 2017	PPF 2018
<b>PRODUITS UNIRESO</b>				
Produits du transport HT	130'512'567	137'860'148	139'910'749	142'290'166
Particip. cantonale aux frais gestion/comm. + études indemnités CTI	400'000	400'000	500'000	400'000
<b>Total produits Unireso HT</b>	<b>160'912'567</b>	<b>171'011'064</b>	<b>173'698'651</b>	<b>176'731'965</b>
<b>Parts SMGN aux produits Unireso HT (0.63%)</b>				
Produits du transport HT	853'729	868'550	881'469	896'488
Participation cantonale aux frais de gestion/comm. indemnités CTI	2'520	2'520	3'150	2'520
<b>Total produits Unireso HT - part SMGN</b>	<b>1'058'989</b>	<b>1'077'370</b>	<b>1'094'302</b>	<b>1'111'468</b>
<b>CHARGES UNIRESO</b>				
Charges HT	2'219'234	2'215'590	2'282'256	2'218'960
<b>Parts SMGN aux charges Unireso HT (0.63%)</b>				
Charges HT - part SMGN	13'982	13'958	14'378	13'920
Suppléments de charges Unireso *				
Indemnités de vente HT	29'881	30'399	30'851	31'376
<b>Frais exploitation Unireso HT - part SMGN</b>	<b>43'862</b>	<b>44'387</b>	<b>45'230</b>	<b>45'368</b>
<b>Total produits nets Unireso HT - part SMGN</b>	<b>1'014'997</b>	<b>1'033'012</b>	<b>1'049'072</b>	<b>1'068'100</b>
* SMGN ne vendant pas de litres de transport, Unireso lui facture des indemnités de vente.				
<b>Indicatifs Unireso</b>				
Produits du transport TTC	148'253'572	148'894'360	151'109'009	153'619'858
Charges TTC	2'366'937	2'392'637	2'464'937	2'367'637
Indemnités de vente TTC	8'122'275	8'211'303	8'288'815	8'378'789

19

## Perspectives pour l'avenir



- Remplir nos objectifs et prestations commandées par l'Etat de Genève selon le contrat de prestations 2015-2018.
- Réelle nécessité d'exploiter de nouveaux bateaux sur le prochain CP 2019-2023.
- Mise en place du projet « nouveaux bateaux » dès 2015.
- Préserver notre vision commune avec le DETA dans une collaboration sereine.

20

# SYNTHÈSE SUR L'OFFRE DE TRANSPORT ET LA SITUATION FINANCIÈRE DE LA SMGN



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
18.02.2015

## SMGN

### Exécution de l'offre de prestation 2013

- Offre identique à 2012
- Objectif "Places / kilomètres"(PK) = 7'504'000 (Kilomètres parcourus X capacité des bateaux)+
- Objectif adapté = 7'496'625 PK (184 trajets annulés pour cause météo)
- Offre réalisée: un PK de 7'274'625, soit 97% de l'objectif.
- Objectif "fréquentation" = 1'406'000 passagers  
1'373'357 passagers transportés, soit 97.68% de l'objectif
- Respects des cadences/horaires pour plus de 98% des trajets



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture  
Direction générale des transports  
18.02.2015 Page 2



## SMGN

### FAITS MARQUANTS POUR 2013 (1)

- Mise hors service de la MG5 pour rénovation complète.
- Immobilisation prolongée de la MG1 suite à une dénonciation du syndicat concernant les émissions sonores. L'OFT suspend l'homologation de la MG1
- L'OFT revient sur sa décision concernant la MG1. remise en service en août.
- La SMGN a été contrainte d'exploiter les lignes M1 et M2 avec un seul bateau de janvier à début août en dégradant la cadence de 10 minutes à 15 minutes.



## SMGN

### FAITS MARQUANTS POUR 2013 (2)

- Médiocre météo
- Baisse de 6% de la fréquentation générale par rapport à 2012
- Plus de 15% de baisse pour mars, mai, juin et novembre par rapport aux mêmes mois de 2012
- Seule la fréquentation durant les horaires d'extension de 19h30 à 21h00 a connu une hausse (+ 2%) par rapport à 2012.
- 80% de la fréquentation en soirée durant la période de juin à septembre



## SMGN

### 2013 : les comptes en résumé

- L'exercice 2013 a clôturé avec un bénéfice net de 260 248 CHF pour un budget prévu à l'équilibre.
- Les recettes de la SMGN ont été conformes aux attentes avec 1 087 854 CHF, couvrant 31,39 % des charges. Ces dernières ont atteint 3 465 538 CHF, inférieures de 7 % au budget.
- L'ICF a remis début 2013 les conclusions du contrôle visant à effectuer le suivi des observations du précédent rapport. L'ICF a relevé les démarches positives entamées suite au premier contrôle, notamment par la séparation claire des activités de SMGN (prestations de transport public).



## SMGN

### Les trois opérateurs membres d'Unireso

année : 2013

	SMGN	CFF	TPG	Total
nombre de passagers	1'373'357	3'902'337	195'722'576	200'998'270
en % (unireso)	0.7%	1.9%	97.4%	100.0%
subventions en CHF (2)	2'751'364	9'779'376	208'030'000 (3)	220'560'740
subventions en %	1.2%	4.4%	94.3%	100.0%

(1) Recettes d'exploitation, à l'exclusion des contributions cantonales, par rapport au total des charges.

(2) Contributions de l'Etat de Genève, y compris les indemnités CTI.

(3) Pour les TPG ne comprend pas la subvention non-monnaire de 20 307 000 F pour l'utilisation du réseau construit par l'Etat.



## SMGN

### Comptes 2013 : les revenus

- Les 97% des recettes de la SMGN viennent d'unireso (945'088 CHF) et des indemnités CTI de l'Etat (102'775 CHF).
- En 2013 les ventes unireso sont en augmentation de 0,2% et les frais unireso en baisse de 17% (à 42'743 CHF) par rapport au PFP, laissant la SMGN avec un revenu en excès de 10'656 F par rapport au PFP. Ce montant a été remboursé par la SMGN à l'Etat.
- Les autres recettes (37'350 CHF) viennent des abonnements CFF, des commissions de location de la Neptune et d'éléments irréguliers tels que participations aux bénéfices de polices d'assurance.



## SMGN

### Comptes 2013 : les subventions de l'Etat

En francs

	Année	2012	2013
- directe		2'614'576	2'648'589
- indemnité CTI		98'914	102'775
<b>Total</b>		<b>2'713'490</b>	<b>2'751'364</b>



## SMGN

### Comptes 2013: les charges

- Les charges ont atteint 3 465 538 F, inférieures de 7 % au budget mais en hausse de 3,4% par rapport à 2012.
- Les salaires et charges sociales sont plus hautes (à 2'187'975 CHF) qu'en 2012 en raison du retour à l'effectif normal des pilotes.
- Par contre le personnel administratif n'a pas augmenté, contrairement à ce qui était prévu au budget.
- Le carburant (23'458 CHF) est très inférieur au budget (de -32'542 CHF). Ce dernier ayant été largement surestimé pour ce poste.
- Les honoraires (153'538 CHF) et charges diverses sont également inférieurs au budget (-41'763 CHF et -88'381 CHF)
- Les postes "entretiens bateaux" (289'889 CHF) et "formation" (68'137 CHF) demeurent supérieurs au budget (+74'539 CHF et +37'137 CHF)



## SMGN

### Comptes 2013 : indicateurs financiers

- Le taux de couverture globale, (total des produits hors subvention de l'Etat / total des charges) est de 31,39 %. L'objectif inscrit au contrat de prestations 2011-2014, fixé pour 2013 à 29,03 %, est 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 l'indicateur Place Kilomètre (PK). Il est de 0,476 F, soit un coût moindre par rapport à l'objectif du contrat de prestations pour 2013 (plafond fixé à 0,497 F).



## SMGN

### Comptes 2013 : distribution du résultat annuel

- 50% du résultat est restituable à l'Etat à l'échéance du contrat et se calcule sur l'ensemble des quatre années de celui-ci. Le solde à rembourser figurant au bilan de la SMGN au 31 décembre 2013 se monte à 297 115 F. Au moment de la rédaction de cette présentation, la clôture de l'exercice 2014 n'est pas terminée. Cependant, la direction de la SMGN prévoit un exercice 2014 bénéficiaire.
- Les autres 50 % du résultat annuel sont portés aux fonds propres de la SMGN.
- Aucun dividende distribué au cours de l'exercice.



## SMGN

### CONCLUSION ET PERSPECTIVES

- Malgré l'indisponibilité de deux bateaux et des mauvaises conditions météorologiques, La SMGN a néanmoins réussi à offrir des prestations dans le respect des fourchettes de tolérance du contrat de prestation.
- La saine situation financière de la SMGN devrait se maintenir en 2014 et lui permettre de maintenir les actifs corporels existant à un niveau suffisant pour une bonne exploitation en attendant de nouvelles unités.
- Une offre pour un système de comptage fiable et d'information passagers a été retenue en 2014. L'investissement devrait être réalisé en 2015.



## PERSPECTIVES

2015

**Poursuite du contrôle des coûts et diminution de la contribution de l'Etat malgré l'augmentation de l'indemnité CTI suite à l'initiative 146.**

## Proposition pour le contrat de prestation 2015-2018

	année	2015	2016	2017	2018
contribution de L'Etat:					
- directe		2'470'063	2'470'063	2'451'758	2'406'948
- indemnité CTI		202'610	206'299	209'682	214'420
<b>total</b>		<b>2'672'673</b>	<b>2'676'362</b>	<b>2'661'440</b>	<b>2'621'368</b>
en % de 2014		92.2%	92.3%	91.8%	90.4%



Projet de loi 11530	Amendements/Votes	Loi votée
<p><b>Projet de loi accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018</b></p> <p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p> <p><b>Art. 1 Contrat de prestations</b></p> <p><sup>1</sup> Le contrat de prestations 2015-2018 conclu entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.</p> <p><sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.</p>	<p><b>Vote d'entrée en matière:</b>            Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 3 MCG)            Contre : --            Abstentions : 2 (2 UDC)</p> <p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b>            Pas d'opposition, l'article 1 est adopté.</p>	<p><b>Projet de loi accordant une indemnité de 10 587 125 F à la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) pour les années 2015 à 2018</b></p> <p>Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :</p> <p><b>Art. 1 Contrat de prestations</b></p> <p><sup>1</sup> Le contrat de prestations 2015-2018 conclu entre l'Etat et la Société des Mouettes Genevoises Navigation SA (SMGN) est ratifié.</p> <p><sup>2</sup> Il est annexé à la présente loi.</p>
<p><b>Art. 2 Indemnité</b></p> <p><sup>1</sup> L'Etat verse à la SMGN, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 627 955 F en 2015</li> <li>- 2 676 362 F en 2016</li> <li>- 2 661 440 F en 2017</li> <li>- 2 621 368 F en 2018</li> </ul> <p><sup>2</sup> Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 8, alinéa 2.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b>            Pour : 10 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 3 MCG)            Contre : --            Abstentions : 5 (1 S, 2 PLR, 2 UDC)</p>	<p><b>Art. 2 Indemnité</b></p> <p><sup>1</sup> L'Etat verse à la SMGN, sous la forme d'une indemnité de fonctionnement au sens de l'article 2 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, les montants suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 627 955 F en 2015</li> <li>- 2 676 362 F en 2016</li> <li>- 2 661 440 F en 2017</li> <li>- 2 621 368 F en 2018</li> </ul> <p><sup>2</sup> Dans la mesure où l'indemnité n'est accordée qu'à titre conditionnel au sens de l'article 25 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, son montant fait l'objet d'une clause unilatérale du contrat de prestations. Cette clause peut être modifiée par décision du Conseil d'Etat dans les cas visés par l'article 8, alinéa 2.</p>

Projet de loi 11530	Amendements/Votes	Loi votée
<p><b>Art. 3 Programme</b> Cetted indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme J01 « Transport et mobilité ».</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 3 est adopté.</p>	<p><b>Art. 3 Programme</b> Cetted indemnité est inscrite au budget annuel de l'Etat voté par le Grand Conseil sous le programme J01 « Transport et mobilité ».</p>
<p><b>Art. 4 Durée</b> Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2018. L'article 8 est réservé.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 4 est adopté.</p>	<p><b>Art. 4 Durée</b> Le versement de cette indemnité prend fin à l'échéance de l'exercice comptable 2018. L'article 8 est réservé.</p>
<p><b>Art. 5 But</b> Cetted indemnité doit permettre à la SMGN de remplir la tâche qui lui a été conférée par l'Etat, à savoir la mise à disposition de lignes de transports publics lacustres à la population.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 5 est adopté.</p>	<p><b>Art. 5 But</b> Cetted indemnité doit permettre à la SMGN de remplir la tâche qui lui a été conférée par l'Etat, à savoir la mise à disposition de lignes de transports publics lacustres à la population.</p>
<p><b>Art. 6 Prestations</b> L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 6 est adopté.</p>	<p><b>Art. 6 Prestations</b> L'énumération, la description et les conditions de modifications éventuelles des prestations figurent dans le contrat de droit public.</p>
<p><b>Art. 7 Contrôle interne</b> La Société des Moutettes Genevoises Navigation SA (SMGN) doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 7 est adopté.</p>	<p><b>Art. 7 Contrôle interne</b> La Société des Moutettes Genevoises Navigation SA (SMGN) doit respecter les principes relatifs au contrôle interne prévus par la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.</p>
<p><b>Art. 8 Relation avec le vote du budget</b> 1 L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel. 2 Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>	<p><b>Vote en 2<sup>e</sup> débat:</b> Pas d'opposition, l'article 8 est adopté.</p>	<p><b>Art. 8 Relation avec le vote du budget</b> 1 L'indemnité n'est accordée qu'à la condition et dans la mesure de l'autorisation de dépense octroyée par le Grand Conseil au Conseil d'Etat dans le cadre du vote du budget annuel. 2 Si l'autorisation de dépense n'est pas octroyée ou qu'elle ne l'est que partiellement, le Conseil d'Etat doit adapter en conséquence le montant de l'indemnité accordée, conformément à l'article 2, alinéa 2.</p>
	<p><b>Amendement du PDC</b> <b>Art. 9 Suivi périodique (nouveau)</b> 1 Après l'écoulement des deux premières années du contrat de</p>	<p><b>Art. 9 Suivi périodique</b> 1 Après l'écoulement des deux premières années du contrat de</p>



Projet de loi 11530	Amendements/Votes	Loi votée
	<p>prestations, la SMGN est tenue de présenter un bilan à la commission des finances du Grand Conseil quant à l'utilisation de l'indemnité de fonctionnement, à la variation du nombre de postes de travail, à la consommation des ressources accordées, et à la planification retenue pour les années suivantes.</p> <p><sup>2</sup> Ce bilan conditionne la libération des tranches prévues de l'indemnité pour les deux années restantes, selon la planification retenue.</p> <p>L'amendement est adopté en 2<sup>ème</sup> débat:  Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC, 3 MCG)  Contre : --  Abstentions : 3 (2 PLR, 1 UDC)</p>	<p>prestations, la SMGN est tenue de présenter un bilan à la commission des finances du Grand Conseil quant à l'utilisation de l'indemnité de fonctionnement, à la variation du nombre de postes de travail, à la consommation des ressources accordées, et à la planification retenue pour les années suivantes.</p> <p><sup>2</sup> Ce bilan conditionne la libération des tranches prévues de l'indemnité pour les deux années restantes, selon la planification retenue.</p>
<p><b>Art. 9 Contrôle périodique</b>  Un contrôle périodique de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture.</p>	<p><b>Amendement du PDC</b>  <b>Art. 9 Contrôle périodique (article 9 devient article 10)</b>  Un contrôle trimestriel de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture.</p> <p>L'amendement est adopté en 2<sup>ème</sup> débat:  Les commissaires acceptent l'article 9 « Contrôle périodique » devenu l'article 10, amendé par le PDC, par :</p> <p>Pour : 10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 3 MCG)  Contre : --  Abstentions : 5 (4 PLR, 1 UDC)</p>	<p><b>Art. 10 Contrôle périodique</b>  Un contrôle trimestriel de l'accomplissement des tâches par le bénéficiaire de l'indemnité est effectué, conformément à l'article 22 de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, par le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture.</p>

Projet de loi 11530	Amendements/Votes	Loi votée
<p><b>Art. 10 Lois applicables</b></p> <p>La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.</p>	<p><b>Article 10 devient article 11</b></p> <p>L'amendement est adopté en 2ème débat. Pas d'opposition, l'article 10 devenu l'article 11 est adopté.</p>	<p><b>Art. 11 Lois applicables</b></p> <p>La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur les indemnités et les aides financières, du 15 décembre 2005, aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 4 octobre 2013, ainsi qu'aux dispositions de la loi sur la surveillance de l'Etat, du 13 mars 2014.</p>
	<p><b>Vote d'ensemble du PL 11530:</b></p> <p>Le PL 11530 dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté par :</p> <p>Pour : 9 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 MCG) Contre : — Abstentions : 6 (4 PLR, 2 UDC)</p>	