

*Proposition présentée par les députés:*

*M<sup>me</sup> et MM. Gabriel Barrillier, Thomas Büchi,  
Jean-Marc Odier, Marie-Françoise de Tassigny*

*Date de dépôt: 27 octobre 2003*

*Messagerie*

## **Proposition de motion pour assurer la pérennité de la flotte historique de la Compagnie Générale de Navigation (CGN)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant:

- la flotte historique dont dispose la Compagnie Générale de Navigation (ci-après CGN) ;
- le manque de visibilité dans la gestion à long terme de la CGN des cantons actionnaires (Genève, Vaud et Valais),
- le plan stratégique de la CGN à hauteur de 80 millions de francs pour les dix prochaines années,
- le coût de 10 millions de francs pour la remise à neuf de chacune des embarcations de la CGN,
- l'achat probable de deux nouveaux petits bateaux d'une capacité commerciale de 60 personnes et pour un prix de 3 millions chacun,
- l'insuffisance des moyens mis à disposition pour restaurer la flotte historique,
- l'explosion survenue sur « Le Simplon » le 18 août dernier,
- la rocambolesque disparition du bateau « Le Valais » des quais de Genève en septembre dernier et la procédure judiciaire engagée pour stopper sa destruction,

- l'octroi de subventions fédérales pour des bateaux analogues à ceux de la CGN naviguant sur le lac des Quatre-Cantons grâce à leur statut de transport public,
- l'attachement de la population lémanique pour ces vieux bateaux,

invite le Conseil d'Etat

- à définir une stratégie pour sauvegarder la flotte des huit bateaux appelée « Belle Epoque » de la CGN,
- à fournir la liste exhaustive des priorités des réparations à entreprendre sur les bateaux endommagés de la CGN, surtout pour « L'Helvétie » et « Le Simplon »,
- à tout faire pour sauver le maximum de bateaux à vapeur qui constituent un patrimoine unique,
- à rechercher des nouveaux partenaires financiers et des sponsors privés,
- à étudier l'impact d'une privatisation partielle de la CGN,
- à n'acheter les deux nouveaux petits bateaux de 60 places que si la flotte historique de la CGN est maintenue.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Compagnie Générale de Navigation (CGN) est au bord de l'étranglement financier : c'est un secret de Polichinelle. Le déficit d'exploitation coûte 6 millions par année aux trois cantons qui bordent le lac Léman. Les différents incidents survenus cet été ont montré des failles dans la gestion de cette compagnie publique et nous obligent aujourd'hui à prendre les mesures adéquates pour sauver ce qui peut encore l'être. En effet, chacun des 8 bateaux d'époque de la CGN nécessiterait entre 10 et 11 millions de francs de réparation pour retrouver leur splendeur d'antan et être complètement remis en état de marche. Pour l'instant, seul « Le Montreux » en a bénéficié. Or, aucun des trois cantons actionnaires de la CGN (Genève, Vaud, Valais) ne peut fournir de tels montants astronomiques pour sauver l'ensemble de la flotte. Raison pour laquelle il est urgent de définir une politique financière saine pour le long terme. De plus, il est inacceptable que le sort de ces vieux bateaux repose sur le mécénat de quelques gentils donateurs privés : que fait l'Etat de Genève, celui de Vaud et celui du Valais ? Quelle est leur politique ? Pourquoi attendent-ils l'étranglement financier pour réagir ?

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) a pu récolter quelques 100 000 F pour commencer les travaux de réparation sur « Le Simplon » dont la chaudière a explosé le 18 août 2003. Ce montant est toutefois dérisoire et largement insuffisant pour couvrir l'ensemble des frais qui s'élèvent à plus de 1 million de francs.

Nous remarquons au passage que sur d'autres lacs de Suisse, comme par exemple le lac des Quatre-Cantons, les bateaux bénéficient du statut privilégié de transport public ; ils reçoivent ainsi des subventions fédérales. La CGN ne bénéficie pas de ce statut même si certaines de ses lignes comme Lausanne-Evian pourraient être considérées comme un transport public. Là aussi, il y a des changements à envisager qui pourraient garantir une santé financière saine pour notre compagnie.

A noter enfin que la petite bourgade d'Yvoire en Francs voisins ne paye pas un sou à la CGN, mais bénéficie tout de même de l'affluence de nombreux touristes en été. Là aussi, des changements s'imposent.

En ce qui concerne le développement de l'offre de la CGN, il apparaît que dès 2005, la fréquentation devrait augmenter de 1% par an grâce à l'attrait des bateaux rénovés et à une meilleure adéquation de la demande. Nous nous demandons cependant si la CGN ne fait pas fausse route en donnant trop d'importance au critère de la rentabilité et cela au détriment de la flotte historique dont elle dispose.

A la lecture de ce qui précède, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver bon accueil à notre motion.