

Date de dépôt: 4 février 2002

Messagerie

Rapport

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de
2 393 200 F pour un prêt sans intérêt en faveur de la Compagnie
Générale de Navigation (CGN)**

Rapporteur: M. Jean Spielmann

Mesdames et
Messieurs les députés,

Mesdames et Messieurs les députés, la commission des finances a traité lors de ses séances des 10 janvier 2002 et 17 janvier 2002 le projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 101 711 F pour la prise en charge des intérêts dudit prêt.

M. Pettmann Patrick, membre du Conseil d'administration de la CGN ; M. Bohlinger Thierry, directeur des affaires administratives et financières (DEEE), ainsi que M. Pangallo Jean-Paul, directeur du budget, ont assisté aux travaux de la commission sur ce projet de loi.

PL 8558 ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN)

M. Pettmann expose les raisons de la demande de prêt en faisant un bref rappel historique :

La CGN se compose de 16 unités, soit 8 bateaux inscrits à son patrimoine historique et 8 bateaux modernes à hélice. Le but du projet de loi est un prêt de 2,4 millions qui sera remboursable par tranche de 3%, d'ici à 2035. L'origine de la dépense et du prêt qui est demandé remonte à l'assemblée générale des actionnaires de la CGN qui, en 1998, ont décidé à l'unanimité que la flotte historique de la compagnie devrait être restaurée. On parlait même à l'époque de « revaporiser » trois unités, tous des bateaux à roues à propulsion diesel. Le business plan prévoyait quelque 4,5 millions pour réhabiliter chaque unité.

La « revaporisation » a commencé par le bateau « Montreux » construit en 1904. Malheureusement, au lieu de 4,5 millions, le coût s'est élevé à 10,6 millions. Les cantons de Vaud, Genève et Valais, informés de cette situation, se sont ainsi trouvés devant l'alternative, soit de stopper des travaux quasiment achevés, soit de les terminer de manière à rentabiliser au moins cette unité. Le bateau « Montreux » revaporisé a été inauguré au mois de mai 2001. Le Département se retrouve ainsi dans la situation délicate de demander de l'argent au Parlement pour une unité qui navigue déjà. Le bateau « Henri Dunant », unité construite en 1963, a son système de propulsion en bout de course et il conviendrait dans ce cas de remplacer les moteurs, selon un coût estimé à 2,7 millions. Ces travaux ont débuté en hiver 2001/02. En outre, le système de propulsion doit également être changé pour la vedette « Colvert », de 150 places, soit une réparation qui se monte à 900 000 F.

La participation des cantons riverains a été définie à l'origine par une convention selon laquelle Vaud paie 67%, Genève, 26,45% et Valais 6,53%. Selon cette répartition, sur le total du prêt demandé de 9 048 000 F, la part de Genève est de 2,4 millions. Le Grand Conseil du canton de Vaud a adopté, au mois de juin 2001, à 85% de majorité, le prêt de 6 millions qui lui incombait. Le canton du Valais a versé sa contribution si bien que le canton de Genève se retrouve en phase finale dans une procédure parlementaire.

L'affaire du dépassement de crédit a coûté le siège du président du Conseil d'administration et du directeur de la compagnie qui ont donné leur démission. Les trois cantons de Vaud, Genève et Valais ont demandé ensuite un business plan à la CGN pour les prochaines années et il doit être remis à la fin 2001. M. Pettmann, ayant été lui-même nommé au sein du Conseil

d'administration de la CGN au mois de juin 2001, a pu constater que la flotte historique était dans un état lamentable. Ce sont des bateaux pour lesquels rien n'a été entrepris depuis des décennies.

Pour éviter de se retrouver dans la situation engendrée par la revaporisation du bateau « Montreux », il convient de prendre des mesures, notamment au travers d'un business plan qui présente l'avenir de la flotte et les moyens à mettre à disposition. Les trois cantons ont demandé de réduire le nombre d'administrateurs de 22 à 9. Parmi ces 9 membres, les trois cantons payeurs et riverains ont exigé d'avoir chacun un siège.

La réhabilitation de la flotte est estimée à 70 millions dont une partie peut être prise en charge par la CGN, la part du canton de Genève étant calculée sur la base de 26,45%. Etalée sur dix ans, cette réhabilitation pourrait être entreprise pour autant que les cantons respectifs entrent en matière, d'où l'origine de la demande de prêt.

Prise en charge des déficits entre le canton et la Ville de Genève

Les cantons précités se répartissent comme suit leur prise en charge du déficit : canton de Genève, 26,45% dont 40% rétrocedés sous forme de subvention par la Ville de Genève.

Actuellement, la répartition entre les cantons de Vaud, Genève et Valais est basée sur une péréquation qui tient compte des dessertes, des trajets et du nombre de personnes qui sont transportées. En ce qui concerne la part de 26,45 % du canton, il existe un arrêté qui fixe la répartition entre la Ville et le canton à hauteur de 40% / 60%. La part des 26,45% du déficit de la CGN qui incombe au canton est donc répartie comme suit : au budget de l'Etat, un montant de 800 000 F (60%) figure cette année sous la rubrique du DEEE au titre de subvention à la CGN. On y trouve également la participation de la Ville de Genève à hauteur de 40%.

Estimation des travaux

Les travaux pour rénover le bateau « Montreux » étaient devisés à 4,5 millions, la facture finale est le double, les risques ne sont pas identiques sur les bateaux « Henri Dunant » et « Colvert ». En effet le bateau « Montreux » est une unité très ancienne, à roue à eau, qui date de 1904 et qu'il a fallu reconstruire, à l'exception de la coque. En outre, il a fallu poser une nouvelle machine à vapeur, un prototype de Sulzer. L'estimation du coût des travaux avait été établie partant de l'idée qu'une grande partie de la

serrurerie pourrait être maintenue. En réalité, il a fallu reconstruire entièrement cette unité.

En ce qui concerne le bateau « Henri Dunant », il s'agit d'un bateau de style classique et son frère jumeau, le « Général Guisan » a été remotorisé en 1999. Le devis a donc des bases sûres puisque la même opération a déjà été menée. En ce qui concerne la vedette « Colvert », il s'agit uniquement de changer de système de propulsion.

Principe d'une demande de prêt après la réalisation de travaux

Il est précisé que c'est la première demande de crédit après réalisation demandée par la CGN. Il s'agit bien entendu d'une situation extraordinaire. Un plan financier a été demandé pour les 10 à 15 ans à venir. Ce plan financier devrait conduire à un contrat de prestations entre les cantons et la compagnie avec un cahier des charges précis.

Participation des communes riveraines françaises

Le Léman est un lac international, les communes limitrophes françaises profitent largement des prestations de la CGN pour leur épanouissement touristique. Des négociations ont repris avec le Conseil général du Léman dans le cadre du plan financier mis en place. Le maire de Thonon est d'ailleurs membre du Conseil d'administration de la CGN et sa commune a acheté des actions. Les communes françaises qui n'ont pas répondu aux exigences financières ont vu les courses déficitaires supprimées, notamment les traversées entre Evian et Lausanne pour le Casino, jusqu'à deux heures du matin. C'est également une des raisons de la reprise des négociations qui devraient déboucher sur un contrat de prestations. De petites communes riveraines françaises ont participé financièrement pour échapper à la suppression de lignes.

Projet de revaporisation / Mise en valeur du potentiel genevois

Au plan touristique, il y a incontestablement un attrait pour la navigation sur des bateaux propulsés à la vapeur. Sur le plan de l'exploitation les coûts sont importants en raison des impératifs techniques. Il est donc nécessaire que les effets positifs et le potentiel attractif de la flotte à vapeur utilisent le potentiel genevois.

Car, en dépit des subventions accordées à la CGN par le canton de Genève, force est de constater que le canton de Genève est délaissé par la

CGN. Des arrêts ont été supprimés sur ses rives. La mention du canton avait même été supprimée dans le catalogue de l'offre CGN et il a fallu une intervention énergique du canton pour qu'elle soit rétablie. Les prestations de la CGN doivent se développer sur Genève et la présence de la CGN renforcée, notamment par le maintien de bureaux ouverts et l'amélioration des prestations du bateau bureau et restaurant encre dans la rade. Genève a un potentiel touristique important, notamment au niveau des promenades sur le lac offertes aux participants de conférences.

Les membres de la Commission des finances ont été unanimes pour recommander le vote de ce crédit complémentaire, mais aussi pour obtenir au préalable de la CGN des garanties et des assurances crédibles sur la desserte de Genève. Par sa participation au financement de la compagnie, Genève attend aussi d'avoir en retour un certain nombre de prestations à offrir à sa population et aux visiteurs venant à Genève. A titre de comparaison, la navigation sur le lac fait partie de l'attrait de villes comme Zurich, Thoun et Lucerne

Concrètement, il s'agit pour la CGN d'abandonner ses projets de fermer ses bureaux à Genève, de cesser la réduction des prestations de la compagnie sur Genève, et d'assurer la présence à Genève de sa flotte y compris les unités vaporisées.

Des garanties dans ce sens ont été données par le représentant de la CGN, qui précise que l'attitude de Genève avait changé et était désormais plus positive au sein de la direction de la compagnie.

Le canton de Genève a obtenu pour 2002 le retour des croisières au départ de Genève, avec trois bateaux et non pas un comme précédemment. Les croisières du dimanche sont également rétablies et cela pendant toute l'année. En outre, le bateau qui offre ces croisières est amarré aux Pâquis et fait café-théâtre à Genève, et il s'est de plus attaché les talents d'un cuisinier de haut niveau. Pour bien marquer cette volonté le slogan de la CGN sera : « La CGN toute l'année à Genève ». Pour 2002, la croisière de midi sera introduite toute l'année de manière à ce que les hôtels de la place puissent la proposer systématiquement à leurs clients.

Une documentation de promotion de la CGN contenant l'ensemble de ces offres est remise au membre de la commission au cours de séance.

Répartition du capital-actions

La majorité du capital-actions de la CGN est entre les mains d'entités publiques dont 10,3% par le canton (6%) et la Ville de Genève (4%).

Le capital-actions se décompose comme suit : 48 000 actions à 100 F dont 4 millions en mains des pouvoirs publics, actions nominatives de type A, et 6,2 millions, en mains de privés, actions nominatives B, également d'une valeur de 100 F.

La CGN verse à ses actionnaires privés un bon de réduction de 10 F sur une course, voire un bon de surclassement permettant de monter en 1^{re} classe.

Le capital-actions est en majorité en mains publiques, les communes sont aussi détentrices d'actions B. Lors des décisions, les trois cantons ont la majorité au niveau des votes.

Logique d'un prêt sans intérêt

Les trois cantons, après avoir constaté la dérive de la CGN, se sont réunis pour adopter une solution commune. La CGN avait présenté une ligne de crédit bancaire qu'elle souhaitait ouvrir auprès d'une banque de la place. Vaud et Genève s'y sont opposés estimant que ces lignes de crédit deviennent des crédits permanents et se transforment en dettes à long terme qui ne font qu'aggraver la situation. La solution qui a été retenue est celle d'avoir un système plus maîtrisable. Les cantons riverains sont donc entrés en matière sur un prêt technique. La suggestion est alors venue de la part de la CGN qui a demandé qu'on lui fasse cadeau des intérêts mais en proposant le remboursement du nominal du prêt sur la base d'un amortissement de 3% l'an, ce qui mène à une période de quelque 30 ans.

En Suisse, il n'y a pas de compagnies de transport bénéficiaires. Lorsqu'il est exigé de la part de la CGN 85% de couverture de ses charges, elle est certainement dans le peloton de tête des compagnies les mieux gérées. En fait, si les cantons ont opté pour la solution du prêt, c'est aussi pour que la CGN s'oblige à trouver la couverture de ce montant plutôt que de recapitaliser.

Propositions d'amendements

La Commission des finances souhaite faire apparaître la réalité des coûts dans ce projet de loi et propose un amendement qui est approuvé à l'unanimité et qui modifie l'article 4 du projet de loi de la manière suivante :

Art. 4 *Financement et couverture des charges financières*

¹ *Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt.*

² *Les charges financières en intérêts sont couvertes par la Compagnie Générale de Navigation (CGN).*

Conclusions

Mesdames et Messieurs les députés, c'est à l'unanimité que la Commission des finances vous propose d'accepter le projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 101 711 F pour la prise en charge des intérêts dudit prêt.

Projet de loi (8558)

ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 101 711 F pour la prise en charge des intérêts dudit prêt

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

Section 1 Crédit d'investissement

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit d'investissement de 2 393 200 F est ouvert au Conseil d'Etat pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

Art. 2 Inscription au patrimoine administratif

Ce prêt sera inscrit dans le bilan de l'Etat de Genève au patrimoine administratif sous « Prêts et participations permanentes de l'Etat à des sociétés d'économie mixte – Prêt pour la rénovation de trois unités de la CGN ».

Art. 3 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera inscrit au budget d'investissement en 2002 sous la rubrique 71.00.00.524.01.

² Le remboursement de ce crédit sera inscrit sous la rubrique 71.00.00.624.01.

Art. 4 Financement et couverture des charges financières

¹ Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt.

² Les charges financières en intérêts sont couvertes par la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

Art. 5 Amortissement

En raison de la nature de l'investissement mentionné à l'article 1, celui-ci ne donne pas lieu à amortissement.

Art. 6 Modalités du prêt

¹ Le remboursement du prêt est de 3% au minimum par an du montant initial.

² Le prêt devra être remboursé au plus tard en 2035.

Section 2 Crédit de fonctionnement**Art. 7 Crédit de fonctionnement**

¹ Une subvention additionnelle d'un montant de 101 711 F en 2002 est accordée à la Compagnie Générale de Navigation (CGN) au titre de subvention cantonale de fonctionnement afin de couvrir le montant des intérêts facturés par l'Etat de Genève pour le prêt mentionné à l'article 1.

² Dès l'année 2003, le montant de la subvention additionnelle est calculé chaque année selon le taux d'intérêt déterminé par le Conseil d'Etat et sur le solde du prêt restant à rembourser.

Art. 8 Budget de fonctionnement

¹ Cette subvention additionnelle est inscrite au budget de fonctionnement dès 2002.

² Un revenu équivalent est inscrit au budget de fonctionnement dès 2002.

Art. 9 But

Ce crédit doit permettre de couvrir intégralement le montant des intérêts facturés par l'Etat de Genève à la Compagnie Générale de Navigation au titre du prêt accordé afin d'éviter un subventionnement tacite.

Art. 10 Durée

Elle prendra fin au remboursement complet du prêt.

Section 3 Dispositions finales**Art. 11 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.