

*Date de dépôt : 3 novembre 2010*

## **Rapport**

### **de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat sur la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN)**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Anne-Marie von Arx-Vernon**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des finances a étudié ce projet de loi lors de sa séance du 13 octobre 2010, sous la présidence de M. Eric Bertinat, assisté par M. Nicolas Hubert, dévoué assistant parlementaire. Le procès-verbal a été tenu par M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez, que la rapporteure remercie pour la fidèle restitution des travaux de la commission.

Pour l'examen de cet objet, le DIM était représenté par M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat, ainsi que par MM. Philippe Matthey, secrétaire général, Michaël Flaks, directeur général de l'intérieur, et Cyril Arnold, économiste au service des finances. Qu'ils soient ici remerciés pour leur précieuse contribution.

#### **Présentation du PL 10711 sur la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) par M<sup>me</sup> M. Künzler**

M<sup>me</sup> Künzler indique qu'il s'agit du premier des projets de lois qui concerneront la CGN ; celui-ci permet d'attribuer une subvention car, à ce jour, aucune base légale n'existe. Ensuite, un contrat de prestations sera rédigé avec la CGN.

Ce projet de loi comporte de nombreux renseignements, notamment l'audit fait par la fiduciaire qui conclut à la séparation de deux activités de la CGN, à savoir la prestation transport ou tourisme et la préservation de la flotte « Belle Epoque ». Les conseillers d'Etat genevois et romands en

général sont tous d'accord sur la possibilité de créer une fondation de droit public, pour traiter de la préservation des bateaux anciens, mais le Grand Conseil vaudois a malheureusement refusé cette séparation pour d'obscures raisons ; il y a vraisemblablement eu des pressions et il a été dit que, si une fondation de droit public était créée pour préserver les bateaux anciens, ceux-ci resteraient à pourrir au port... Ce qui apparaît stupide.

Il a été clairement évoqué que, tant qu'il n'y a pas de garantie sur l'affectation de cet argent, il ne serait pas versé pour la restauration. Seule, la rédaction d'un contrat de prestations portant uniquement sur la prestation touristique sera alors proposée.

M<sup>me</sup> Künzler relève que les cantons se retrouvent minoritaires alors qu'ils ont mis des fonds importants, cela en raison de diverses augmentations de capital.

Pour Genève, il s'agit en priorité de conclure un contrat de prestations pour le fonctionnement. M<sup>me</sup> Künzler répète qu'ils n'iront pas au-delà de cela, tant qu'ils n'auront pas de garantie. Ils ne sont pas prêts à entrer dans le type de gestion visant à acheter le fuel au moment où il est le plus cher puis à appeler l'Etat à la rescousse, car ce genre de fonctionnement n'est pas acceptable.

Elle conclut que ce premier projet de loi permet d'avoir une subvention ; ils reviendront ensuite avec le contrat de prestations, puis éventuellement avec une subvention pour les bateaux « Belle Epoque ».

Un commissaire (L) rappelle que, pour rénover les bateaux « Belle Epoque », l'Etat a déjà prêté 9 millions sans intérêt. Il précise que la campagne menée cet été par la CGN, auprès des actionnaires, était inadmissible et scandaleuse. Il n'est pas certain que les députés ont les moyens d'être certains que l'argent ira au fonctionnement touristique, car la comptabilité de la CGN ne semble ni claire, ni transparente. Il craint que dans quelques années cet argent aura été utilisé pour autre chose.

M<sup>me</sup> Künzler explique qu'ils ont un contrôle des comptes et une personne qui est déléguée par le Conseil d'Etat au Conseil au CA de la CGN. Cela limite les malhonnêtetés, car les cantons peuvent rompre le contrat de prestations pour non-respect de ses clauses. Elle rappelle que ce projet de loi n'est pas encore le contrat de prestations, mais juste le cadre permettant de verser une subvention.

### **Précisions de M. Flaks**

M. Flaks annonce que le Conseil d'Etat du canton de Vaud a la même position claire que les cantons de Genève et du Valais. Le canton de Vaud a

toutefois une divergence de vue avec le parlement vaudois, qui a voté une résolution, laquelle n'est toutefois pas contraignante au niveau des dépenses pour le Conseil d'Etat ; ainsi, les discussions se poursuivent et les options contenues dans le rapport d'audit annexé au projet de loi sont toujours d'actualité. Il ajoute que la base légale proposée ce jour permettra aux autres cantons de clarifier aussi leur position, car il s'agit de la première base légale formelle. Ils ont découvert récemment et avec surprise que le canton de Vaud ne connaît pas encore la notion du contrat de prestations.

Concernant les syndicats et les actionnaires, M. Flaks indique qu'avec M. Genoud, il a eu l'honneur de représenter l'actionnariat genevois à l'AG des actionnaires de la CGN au mois de juin 2010; l'impression qui en est ressortie est que les pouvoirs publics sont les plus grands payeurs, alors qu'ils composent l'actionnariat minoritaire, soit moins de 10% pour les 3 cantons réunis, ce qui pose un problème fondamental.

Il considère que Genève pourra être un levier important dans le cadre des lois qui seront proposées, puis acceptées ou refusées. Ce qui importe aux 3 cantons est que la CGN connaisse une restructuration au sens du rapport d'audit annexé au projet de loi car, à défaut de cela et de l'intervention des pouvoirs publics dans le financement, elle pourrait se trouver en cessation de paiement.

Il indique que le moyen de pression est d'avoir une base légale et que l'intervention des pouvoirs publics est de dire qu'ils vont de l'avant ou qu'ils cessent.

Enfin, il rappelle l'attachement de la population et des autorités à la pérennité de la CGN ; la scission permettra d'avoir un financement séparé et peut-être plus vaste de la fondation pour la protection du patrimoine naviguant par des fonds internationaux, des fonds fédéraux, des fonds privés et publics, et d'avoir une société d'exploitation de transport et touristique, avec qui ils peuvent conclure des contrats de prestations.

### **Questions de la commission**

Une commissaire (Ve) se demande quelle était la marge de manœuvre de Genève par rapport à ce qui se passe dans le canton de Vaud ; si les Vaudois persistaient à refuser de créer cette fondation, elle en déduit que c'est par le biais du contrat de prestations qu'une subvention pourra être allouée pour la partie transport.

M<sup>me</sup> Künzler répond que tel est effectivement le cas. Elle ajoute qu'il existe la possibilité d'agir par le contrat de prestations, puis éventuellement

d'augmenter le capital, peut-être en recapitalisant des prêts que l'Etat a consenti sans intérêt.

Elle conclut en expliquant que ce projet de loi est très important, non seulement pour clarifier la situation, mais également pour clairement exposer leurs objectifs, jouer la transparence et annexer tous les rapports de la fiduciaire.

Un commissaire (R) pense que c'est un projet de loi intéressant, car il donne un cadre légal. Il lui semble néanmoins que des suggestions comme celle de poser en condition que le prêt soit transformé en capital, pourraient figurer dans la loi. Il estime que le maintien de l'apport de l'Etat à la préservation du patrimoine devrait être une condition au contrat.

Au niveau des mandats de prestations, figurant sur un document qui a été distribué aux commissaires, il voit divers chiffres. Il demande ce que ces montants contiennent, s'ils ne concernent que le fuel ou incluent également le maintien et la restauration des bateaux. Il souhaite savoir à quoi correspond la somme de 1348 mio pour Genève-Nyon, par exemple.

M. Arnold répond que ce tableau provient de la comptabilité analytique de la CGN. Il inclut tous les coûts relatifs à l'exploitation de la CGN.

Mme Künzler précise que ces montants incluent tout, sauf le gros entretien des bateaux, soit l'entretien courant, les charges de personnel, le fuel, etc.

Elle annonce que, pour la valorisation des bateaux anciens, ils souhaitent recapitaliser avec les prêts que l'Etat avait consentis et que cela sera une condition lorsqu'ils feront le contrat de prestations.

Un commissaire (L), se référant à l'article 2 du projet de loi, demande s'il est possible de comprendre ce projet de loi comme suffisant si la CGN se voyait confier l'exploitation du trafic de personnes dans la rade de Genève.

M<sup>me</sup> Künzler pense qu'il faudrait peut-être compléter l'article. Elle rappelle que les Mouettes ont encore une concession pour 25 ans, mais confirme qu'il y aurait la possibilité d'englober leur activité actuelle, si celles-ci venaient à défaillir.

M. Flaks explique que l'alinéa premier concerne l'offre de base, qui peut être complétée à l'aide de différents contrats. Si une commune souhaite disposer de plus de dessertes, cela suscite une autre offre. L'alinéa 2, quant à lui, permet un élargissement des missions de la CGN, qui bénéficie d'une concession générale de navigation alors que les Mouettes ont une sorte de sous-concession. Il ajoute que, pour le petit Lac, les concessions ne sont pas exclusives. Il précise que les analyses juridiques peuvent toutefois varier sur

ce point, selon que la question est posée à la CGN ou aux Mouettes. Il pense que, si la concession des Mouettes devait sauter pour cause de défaillance, la concession générale de la CGN pourrait l'emporter.

Il est confirmé que les Mouettes peuvent garder la concession, sans que l'on leur confie le mandat.

M<sup>me</sup> Künzler indique que, vu la situation actuelle, elle ne souhaiterait pas confier la tâche des Mouettes à la CGN.

M. Flaks annonce que les prestations servies par la CGN sont actuellement, pour le canton de Genève, uniquement des prestations touristiques et entrent dans le champ de l'alinéa premier. Par contre, les liaisons entre Lausanne et la France sont du transport public ; elles sont partiellement subventionnées par la Confédération et remboursées en partie par la France. L'esprit de l'alinéa 2 était qu'il permette de servir aussi des lignes de transports publics.

Un commissaire (R) relève qu'il y a 3 missions, à savoir le transport public, le transport touristique et la conservation des bateaux. Il est favorable à ce projet de loi et note que la création d'une fondation serait une bonne chose, car elle permettrait de développer des PPP. Il cite l'exemple du Lac des Quatre Cantons, où la rénovation de certains bateaux a été rendue possible grâce à une participation importante des privés.

Il suggère un amendement sur l'alinéa 4 de l'article 3, car il ne suffit pas de dire que l'on est attaché à cette flotte, il faut aussi prendre un engagement. La teneur de son amendement est la suivante :

« L'Etat *octroie* un soutien financier au titre de la préservation du patrimoine navigant « Belle Epoque » de la compagnie. Ce soutien financier est *lié à l'engagement conjoint des autres entités publiques riveraines* ; il est distinct d'un éventuel financement des prestations de navigation de loisirs et de tourisme ou de transport public ».

Cette formulation garantirait, selon lui, un engagement conjoint des autres entités riveraines et ainsi, Genève ne serait pas le seul canton à devoir financer la rénovation de l'une ou l'autre unité. Cela permettrait d'avoir une solution équilibrée, mais impliquerait également pour les autorités françaises de faire un effort supplémentaire.

Un commissaire (L) demande si l'on connaît la position de la CGN, notamment au sujet du vote du Grand Conseil vaudois par rapport à la position du Grand Conseil genevois.

M<sup>me</sup> Künzler indique que la CGN est favorable à ce projet de loi, qui lui permet de recevoir une subvention. Elle explique que ce n'est pas par manque de volonté qu'ils ne soutiennent pas la rénovation des bateaux, mais uniquement pour garder un moyen de pression : ils peuvent le faire, mais ne vont pas le faire à n'importe quel prix.

Un commissaire (L) annonce qu'il n'est pas favorable à traiter du maintien de la flotte dans ce projet de loi, car ce dernier concerne le contrat de prestations relatif à la prestation tourisme. Il lui semble évident qu'à terme, en fonction des négociations, ils reviendront sur la question du maintien, de l'entretien et de l'utilisation de la flotte.

Il est favorable à garder l'alinéa 4 de l'article 3 tel quel, qui est une indication.

M<sup>me</sup> Künzler remarque qu'ils sont limités par la majorité de l'actionnariat. Les cantons n'ont plus que 10% des actions, vu l'augmentation du capital par actions. Elle reconnaît que les PPP seraient effectivement facilités par la création d'une fondation. Elle signale que les partenaires privés qui ont donné passablement de fonds ont même l'impression « d'avoir tout donné », bien que l'action publique ne soit pas à négliger non plus.

Elle rappelle que nombre de bateaux ont déjà été rénovés et que la revaporisation de 2 d'entre eux était certes une bonne idée, mais écologiquement catastrophique puisqu'ils utilisent 30% de fuel en plus que les autres bateaux. Ils vont donc rénover les autres bateaux, mais pas les revaporiser.

Une commissaire (PDC) soutiendra l'amendement (R) s'il est aidant et soutenant pour la stratégie du Conseil d'Etat genevois.

M<sup>me</sup> Künzler répond que cet amendement n'aide pas du tout le Conseil d'Etat, bien au contraire. Elle se réfère au bas de la page 13 de l'exposé des motifs et lit : « de clarifier le financement futur des huit navires « Belle Epoque », en vue d'assurer la pérennité de cette flotte historique dont l'importance est reconnue par les autorités et à laquelle la population est très attachée » ; elle conclut que leur objectif est clair et qu'aucun conseiller d'Etat n'a songé à laisser pourrir ces bateaux au port. Pareilles intentions ne sont que légende et fantasme.

Le commissaire (R) a pris note des engagements de M<sup>me</sup> Künzler et retire de ce fait son amendement.

### **Vote en premier débat**

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 10711.

**L'entrée en matière du PL 10711 est acceptée à l'unanimité par :**

11 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

### **Vote en deuxième débat**

Le Président met aux voix l'article 1 « Champ d'application ».

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

Le Président met aux voix l'article 2 « Prestations dans le canton de Genève ».

**Pas d'opposition, l'article 2 est adopté.**

Le Président met aux voix l'article 3 « Financement ».

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

Le Président met aux voix l'article 4 « Commission consultative ».

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

Le Président met aux voix l'article 5 « Entrée en vigueur ».

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

### **Vote en troisième débat**

**Le PL 10711 dans son ensemble est adopté à l'unanimité par :**

11 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Catégorie : extraits (III)

### **Commentaires de la rapporteure :**

Mesdames les députées, Messieurs les députés, ce PL 10711 est le premier des projets de lois qui concerneront la CGN afin de lui attribuer une subvention sur une base légale. En conséquence, un contrat de prestations est rédigé avec la CGN.

C'est à l'unanimité que la Commission des finances a voté ce projet de loi et vous remercie Mesdames les députées, Messieurs les députés, de bien vouloir en faire autant.

## **Projet de loi**

**(10711)**

### **sur la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN)**

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève,  
vu la loi fédérale sur le transport de voyageurs, du 20 mars 2009;  
vu l'ordonnance fédérale sur le transport de voyageurs, du 4 novembre 2009;  
vu la loi fédérale concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises, du 25 septembre 1917;  
vu la loi fédérale sur la navigation intérieure, du 3 octobre 1975;  
vu l'ordonnance sur la navigation dans les eaux suisses, du 8 novembre 1978;  
vu l'ordonnance sur les prescriptions relatives aux gaz d'échappement des moteurs de bateaux dans les eaux suisses, du 13 décembre 1993, et ses dispositions d'exécution, du 9 janvier 2009;  
vu l'ordonnance sur l'expertise des types de bateaux, du 23 janvier 1985;  
vu l'ordonnance du DETEC sur la perception d'émoluments de l'organe d'homologation des bateaux, du 2 juillet 2001;  
vu l'ordonnance sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation, du 14 mars 1994, et les dispositions d'exécution du DETEC, du 23 avril 2007;  
vu la loi sur la navigation dans les eaux genevoises, du 17 mars 2006;  
vu le règlement d'application de la loi sur la navigation dans les eaux genevoises, du 18 avril 2007;  
vu la loi sur les indemnités et les aides financières du 15 décembre 2005;  
vu la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993;  
vu la loi autorisant le Conseil d'Etat à ratifier la convention relative à l'octroi d'une aide à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, pour des améliorations techniques, du 23 juin 1961;  
vu la loi autorisant le Conseil d'Etat à ratifier le premier avenant à la convention relative à l'octroi d'une aide complémentaire à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, pour des améliorations techniques, du 3 octobre 1961, du 11 juin 1965;  
vu la loi autorisant le Conseil d'Etat à ratifier la convention relative à l'octroi d'une aide complémentaire à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman pour des améliorations techniques et la résolution concernant la

desserte genevoise par la Compagnie générale de navigation – CGN, du 25 janvier 1990;

vu la 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, du 26 avril 2002 (loi 8558);

vu la loi ouvrant un crédit d'investissement de 4 284 800 F pour un prêt en faveur de la Compagnie générale de navigation (CGN) concernant la rénovation de trois bateaux historiques et l'acquisition de deux petits bateaux, un crédit d'investissement de 825 200 F pour un prêt conditionnellement remboursable en faveur de la CGN pour l'assainissement d'une partie du chantier ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 172 466 F pour la prise en charge des intérêts desdits prêts, du 2 avril 2004 (loi 9167);

vu la Convention fixant les principes et le mode de calcul du coût des prestations de la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, en vue de l'octroi de contributions par les cantons riverains entre d'une part la CGN et d'autre part les Cantons de Genève, du Valais et de Vaud, du 30 juin 2008; décrète ce qui suit :

## **Art. 1 Champ d'application**

<sup>1</sup> La présente loi régit le financement de la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN, ci-après : compagnie), dont le siège est à Lausanne.

<sup>2</sup> Les 3 missions confiées statutairement à la compagnie sont le transport public, l'aide au développement touristique et la conservation du patrimoine navigant « Belle Epoque ». Ces prestations s'effectuent sur tout le Lac Léman et en particulier sur la partie genevoise du lac.

<sup>3</sup> Pour desservir les ports du Léman, la compagnie reçoit des subventions des trois cantons de Vaud, Genève et Valais, ainsi que de la Confédération d'une part, et de la France d'autre part.

## **Art. 2 Prestations dans le canton de Genève**

<sup>1</sup> Sur commande de l'Etat, la compagnie fournit des prestations de transport de loisirs et de tourisme, selon un horaire saisonnier, en desservant les divers ports du canton.

<sup>2</sup> Sur commande de l'Etat, la compagnie peut également être appelée à accomplir des prestations de transport public régulier.

### **Art. 3 Financement**

<sup>1</sup> Les prestations énoncées à l'article 2 font l'objet d'un financement étatique, sous forme d'un contrat de prestations. Ces prestations constituent une offre de base.

<sup>2</sup> Toute contribution financière provenant de tiers pour l'offre de base est versée à l'Etat et va en déduction de la contribution de celui-ci.

<sup>3</sup> Des prestations complémentaires à l'offre de base commandée par l'Etat peuvent être financées par des tiers (entités privées ou publiques non étatiques).

<sup>4</sup> L'Etat peut octroyer un soutien financier au titre de la préservation du patrimoine navigant « Belle Epoque » de la compagnie. Ce soutien financier est distinct d'un éventuel financement des prestations de navigation de loisirs et de tourisme ou de transport public.

### **Art. 4 Commission consultative**

<sup>1</sup> Une commission consultative CGN présidée par le département chargé de la compagnie se réunit en principe 2 fois par année pour discuter des prestations commandées pour le compte du canton de Genève au titre de l'offre de base.

<sup>2</sup> Siègent dans cette commission consultative, un représentant de la Ville de Genève, un représentant pour les communes de la rive gauche, un représentant pour les communes de la rive droite, un représentant de Genève Tourisme et un représentant des usagers de la compagnie.

### **Art. 5 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

**Mandats de prestations CGN 2011\_C2**  
Clé en milliers de Fr. avec participation de la France directement en recettes

Ligne / centre de profit	Total		Canton de Vaud (y.c. participation s/ diff France)		Canton de Genève		Canton du Valais		Confédération Suisse		France (pour info, déjà inclus sous recettes)
1. Genève - Nyon	1'348.1		37.3%	502.8	62.7%	845.3	0.0%	-	0.0%	-	-
2. Nyon - Yvoire	90.7		100.0%	90.7	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	26.6
3. Nyon - Chens / Chens / Yvoire (Suisse)	442.3		50.0%	221.2	0.0%	-	0.0%	-	50.0%	221.2	-
4. Nyon - Chens / Chens - Yvoire (France)	412.5		100.0%	412.5	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	251.0
5. Lausanne - Yvoire (Côte suisse, sans passer par Evian)	1'107.1		100.0%	1'107.1	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	325.1
6. Evian - Yvoire (Côte française par Amphion et Thonon)	239.3		100.0%	239.3	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	70.3
7. Lausanne - Evian (France)	299.3		100.0%	299.3	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	248.8
8. Lausanne - Evian (Suisse)	548.1		50.0%	274.1	0.0%	-	0.0%	-	50.0%	274.1	-
9. Lausanne - Vevey / St-Gingolph (Via Vevey, Montreux)	1'976.8		93.5%	1'848.3	0.0%	-	6.5%	128.5	0.0%	-	-
10. Belles rives genevoises (y.c. crois. Midi)	925.0		0.0%	-	100.0%	925.0	0.0%	-	0.0%	-	-
11. Belles rives Lausannoise	-		100.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	-
12. Lausanne - Thonon (France)	454.8		100.0%	454.8	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	378.1
13. Lausanne - Thonon (Suisse)	832.9		50.0%	416.4	0.0%	-	0.0%	-	50.0%	416.4	-
14. Tour du Haut-Lac supérieur	334.7		76.1%	254.7	0.0%	-	23.9%	80.0	0.0%	-	-
15. Thonon - Nyon - Genève	-		0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-	-
16. Chartiers et spéciales	890.8		75.5%	673.2	21.9%	194.7	2.6%	22.9	0.0%	-	-
<b>Total en KFr. (y.c. participation France en recettes)</b>	<b>9902.4</b>			<b>6'794.4</b>		<b>1'964.9</b>		<b>231.4</b>			<b>1'300.0</b>