

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 25 août 2011

Projet de loi

soutenant la restructuration de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) par l'abandon de créances de 7 776 699 F, la transformation du capital social, la prise de participation à hauteur de 2 867 000 F et l'ouverture d'une subvention d'investissement de 3 685 400 F

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la loi sur la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, du 3 décembre 2010,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Abandon de créances

Art. 1 Prêts conditionnellement remboursables

Le solde au 31 décembre 2011 des lois 2278 et 2848, respectivement des 23 juin 1961 et 11 juin 1965, de 698 810 F est abandonné.

Art. 2 Subvention d'investissement

Le solde au 31 décembre 2011 de la loi 6453, du 25 janvier 1990, de 1 076 515 F est abandonné.

Art. 3 Prêt remboursable

Le solde au 31 décembre 2011 de la loi 8558, du 26 avril 2002, de 1 621 753 F est abandonné.

Art. 4 Prêt avec part remboursable et part conditionnellement remboursable

Le solde au 31 décembre 2011 de la loi 9167, du 2 avril 2004, de 4 379 621 F est abandonné.

Chapitre II Capital social

Art. 5 Réduction de capital social

La participation de l'Etat de Genève au capital social de la société anonyme CGN est réduite partiellement, celle-ci se composant de 2 890 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de 100 F et de 1 575 actions nominatives de type B de 100 F.

Art. 6 Prise de participation au capital social

La participation de l'Etat de Genève au capital social du groupe CGN (holding) est fixée d'entente avec les cantons de Vaud et Valais de sorte que les pouvoirs publics détiennent ensemble au minimum 51% de la société.

Chapitre III Crédit d'investissement : capital de dotation

Art. 7 Crédit d'investissement

Un crédit d'investissement de 2 867 000 F est ouvert au Conseil d'Etat pour la prise de participation de l'Etat de Genève en faveur du groupe CGN (holding).

Art. 8 Inscription au patrimoine administratif

Cette prise de participation est inscrite dans le bilan de l'Etat de Genève au patrimoine administratif sous « Prise de participation – du groupe CGN (holding) ».

Art. 9 Budget d'investissement

¹ Ce crédit est inscrit au budget d'investissement 2012 sous la politique publique « L Economie » (rubriques 06.01.02.00 - 5552.0000).

² L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 10 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt hors cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts sont à couvrir par l'impôt.

Art. 11 Amortissement

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

Art. 12 Rémunération de la prise de participation

Cette prise de participation n'est pas soumise à rémunération.

Chapitre IV Crédit d'investissement : subvention d'investissement**Art. 13 Crédit d'investissement**

Un crédit de 3 685 400 F (y compris TVA et renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention d'investissement pour les travaux de rénovation du bateau historique « Vevey » de la CGN.

Art. 14 Budget d'investissement

¹ Ce crédit est inscrit au budget d'investissement 2012 sous la politique publique « L Economie » (rubriques 06.01.02.00 - 5652.0000).

² L'exécution budgétaire de ce crédit est suivie au travers d'un numéro de projet correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 15 Subventions d'investissement accordées et attendues

¹ Les subventions d'investissement accordées dans le cadre de ce crédit s'élèvent à 3 685 400 F.

² Les subventions d'investissement attendues dans le cadre de ce crédit s'élèvent à 0 F.

Art. 16 Financement et charges financières

Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt dans le cadre du volume d'investissement « nets-nets » fixé par le Conseil d'Etat, dont les charges financières en intérêts et en amortissements sont à couvrir par l'impôt.

Art. 17 Amortissement

L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

Art. 18 But

¹ Cette subvention d'investissement doit permettre à la CGN de procéder à la rénovation de 2 bateaux de sa flotte et à l'assainissement de son chantier naval basé à Ouchy-Lausanne.

² Parallèlement, les cantons de Vaud et du Valais prendront en charge la part restante du financement de ces travaux, soit respectivement 9 338 100 F et 909 800 F. Le coût total du projet est de 13 933 300 F.

Art. 19 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint à fin 2013.

Art. 20 Aliénation du bien

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires**Art. 21 Conditions**

Les contributions et mesures accordées par la présente loi sont soumises aux conditions suivantes :

- a) L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une « double scission horizontale », à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (groupe CGN – holding) détenant à 100% les 2 sociétés susmentionnées (filiales);
- b) Les parts du groupe CGN (holding) sont détenues majoritairement par les cantons de Vaud, Valais et Genève;
- c) Les statuts du groupe CGN (holding) prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant les cantons de Vaud, Valais et Genève correspondant à la participation de ceux-ci.

Art. 22 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 de Genève, du 7 octobre 1993.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

1. Préambule :

Ce projet de loi fait suite à l'adoption par le Grand Conseil le 3 décembre 2010 de la loi sur la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN), entrée en vigueur le 1^{er} février 2011 (LCGN - H 2 10).

Cette dernière a permis de définir, sur le plan genevois, les principes généraux de financement de la CGN, notamment par le biais de contrats ou mandats de prestations, et d'en identifier les contributeurs : l'Etat pour l'offre de base, cas échéant d'autres acteurs institutionnels et des tiers pour les prestations supplémentaires. Enfin, la loi sur la CGN prévoit la possibilité d'un financement cantonal au titre de la préservation du patrimoine navigant « Belle époque », en vue d'assurer la pérennité de la flotte historique.

Comme le Conseil d'Etat l'avait précisé dans l'exposé des motifs à l'appui de la loi précitée (PL 10711), un audit de la gestion de la CGN a été réalisé en 2009 sur mandat des trois cantons riverains et contributeurs de la compagnie (Vaud, Valais et Genève).

Sur la base des constats découlant de cet audit, une clarification des buts de la CGN et une évolution de sa structure interne ont été jugées nécessaires et inéluctables pour organiser l'assainissement de la compagnie. La scission de l'actuelle CGN en deux sociétés distinctes, *Belle Epoque* et *Exploitation*, paraissait dès lors, à ce stade, la mesure indispensable et préalable à tout engagement supplémentaire des trois cantons contributeurs.

C'est en particulier dans cette perspective que le Grand Conseil a adopté la loi sur la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN), entrée en vigueur le 1^{er} février 2011.

De son côté, le Grand Conseil du canton de Vaud a adopté le 5 avril 2011 l'exposé des motifs et les projets de décrets relatifs à la CGN (EPMD), accordant au Conseil d'Etat du canton de Vaud un crédit d'investissement de CHF 16'602'600 pour assurer le financement des travaux de rénovation du bateau historique « Vevey » et du bateau moderne « Ville de Genève », les travaux d'assainissement du chantier naval de la CGN, à Ouchy, et autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie et à assainir durablement la situation financière de la CGN. L'EMPMD vaudois est annexé au présent projet de loi.

En ce qui concerne le Valais, son Conseil d'Etat dispose certes de la compétence de décider des mesures à prendre, mais a choisi de soumettre à son Grand Conseil les décrets utiles.

2. Réforme de la structure de la CGN

Le Canton de Vaud a proposé la transformation de la structure juridique de la CGN en une Holding dont les parts seraient majoritairement détenues par les cantons de Vaud, Valais et Genève et qui chapeauterait une société d'exploitation commerciale chargée de faire naviguer la flotte moderne et historique (*Exploitation*) et une société patrimoniale *Belle Epoque* sans exploitation commerciale.

Cette forme juridique respecte les principes dégagés par l'audit réalisé en 2009 et permet d'accéder aux demandes des actionnaires privés de la CGN et de leur garantir ainsi une prépondérance dans la société patrimoniale, tandis que les pouvoirs publics disposeront d'une majorité dans la Holding, les rapports entre les deux « sociétés filles » devant être réglés ultérieurement dans le cadre d'un contrat de gestion et de service entre celles-ci, et approuvé par la Holding.

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la CGN qui s'est tenue le 24 juin 2011 à Lausanne a avalisé le principe d'une telle transformation, étant précisé qu'une assemblée générale extraordinaire de la CGN doit être tenue ultérieurement pour voter à la majorité qualifiée des deux tiers les principes précités, afin de permettre la poursuite du processus entamé pour la création des nouvelles sociétés. Parallèlement, les cantons de Genève et du Valais doivent avoir avalisé sur les plans politique et législatif les orientations définitives.

C'est pourquoi, compte tenu du processus en cours et tout comme le Grand Conseil vaudois l'a décidé de son côté en approuvant l'EMPD, le présent projet de loi dispose que les contributions et mesures contenues dans celui-ci ne seront exécutées qu'à la condition que :

- l'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une « double scission horizontale », à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi qu'une société-mère (holding) détenant à 100% les deux sociétés susmentionnées (filiales);
- les parts de la holding CGN sont détenues majoritairement par les trois cantons;

- les statuts de la holding CGN prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant les trois cantons correspondant au minimum à la participation de ceux-ci.

Les travaux ont été menés sur le plan politique par les trois conseillers d'Etat en charge des affaires de la CGN pour les cantons de Vaud, Valais et Genève et les travaux relatifs à l'élaboration des statuts et contrats entre les entités par une commission technique composée d'experts des trois cantons. Dans le cadre de ces travaux, les conseils de l'auteur de l'audit, M. Moreno Sella, ont été aussi sollicités régulièrement par les trois cantons.

2.1. Abandon de créances

En premier lieu, les cantons envisagent l'abandon total des prêts et subvention d'investissement octroyés jusqu'à ce jour à la CGN. Pour l'Etat de Genève, les montants, valeur au 31 décembre 2011, correspondent à :

- 698 810 F selon les lois 2278 et 2848 de financement des 23 juin 1961 et 11 juin 1965 (prêts conditionnellement remboursables);
- 1 076 515 F selon la loi 6453 du 25 janvier 1990 (prêt non remboursable);
- 1 621 753 F selon la loi 8558 du 26 avril 2002 (prêt remboursable);
- 4 379 621 F selon la loi 9167 du 2 avril 2004 (prêt avec part remboursable et part conditionnellement remboursable).

Le total de ces prêts et subvention d'investissement s'élève à 7 776 699 F.

2.2. Transformation du capital social

Afin d'assurer la majorité des parts de la holding CGN en mains des cantons de Vaud, Valais et Genève, il est prévu d'effectuer les opérations suivantes s'agissant de la transformation du capital social de l'actuelle CGN SA :

- réduction linéaire de la valeur du capital social de l'actuelle CGN. Les actionnaires de la compagnie, dont les cantons de Vaud, Valais et Genève, verront ainsi la valeur de leurs actions diminuer de manière proportionnelle;
- souscription par les seuls cantons de Vaud, Valais et Genève au nouveau capital social de la holding CGN de sorte que ces derniers détiennent ensemble la majorité (minimum 51%).

Ces opérations permettront aux cantons de Vaud, Valais et Genève, de détenir la majorité du capital social la holding CGN.

2.3. Crédits d'investissements

La dernière mesure d'assainissement consiste à accorder deux crédits d'investissement en faveur de la compagnie, soit une prise de participation et une subvention d'investissement.

2.3.1. Prise de participation

L'apport par l'Etat de Genève de capital nouveau à la holding CGN s'élève à 2 867 000 F (10 839 300 F pour les 3 cantons de Vaud, Valais et Genève).

Ce crédit va être utilisé pour financer les travaux de rénovation du bateau moderne « Ville de Genève » et d'assainissement du chantier naval à Ouchy-Lausanne.

2.3.2. Subvention d'investissement

Une subvention cantonale d'investissement à fonds perdus de 3 685 400 F est accordé à la CGN en vue des travaux de rénovation du bateau historique « Vevey », en cessation d'exploitation depuis le 1er octobre 2010 suite à un rapport d'inspection de l'Office fédéral des transport (13 933 300 F pour les 3 cantons de Vaud, Valais et Genève).

3. Commentaire article par article du projet de loi

Article 1

Cette disposition concerne l'abandon de prêts accordés à la CGN en 1961 et 1965, et précise leur valeur au 31 décembre 2011.

Article 2

Cet article concerne l'abandon d'une subvention d'investissement accordée à la CGN en 1990, et précise sa valeur au 31 décembre 2011.

Article 3

Cette disposition concerne l'abandon d'un prêt accordé à la CGN en 2002, et précise sa valeur au 31 décembre 2011.

Article 4

Cet article concerne l'abandon d'un prêt accordé à la CGN en 2004, et précise sa valeur au 31 décembre 2011.

Article 5

Cette disposition autorise le Conseil d'Etat à accepter la réduction de la part de l'Etat de Genève au capital social de l'actuelle CGN.

Article 6

Cet article autorise le Conseil d'Etat à souscrire au nouveau capital social de la holding CGN de manière que les cantons de Vaud, Valais et Genève détiennent ensemble la majorité.

Article 7

Cette disposition ouvre un crédit d'investissement d'un montant de 2 867 000 F correspondant à l'apport de nouveau capital dans la holding CGN. Ce crédit sera utilisé par la CGN afin de financer les travaux de rénovation du bateau « Ville de Genève » et les travaux d'assainissement de la CGN, à Ouchy-Lausanne.

Parallèlement, l'apport de capital nouveau de la part des cantons de Vaud et du Valais s'élèvera à respectivement à 7 264 500 F et 707 800 F. Ces montants couvriront la part restante du financement de ces travaux de rénovation et d'assainissement. Le coût total du projet est de 10 839 300 F.

Article 8

Cet article indique que cette prise de participation sera inscrite au patrimoine administratif de l'Etat de Genève.

Article 9

Au sens de cette disposition, le crédit de 2 867 000 F sera inscrit au budget 2012 des investissements. Le suivi de l'exécution budgétaire de ce crédit se fait à travers un numéro de projet identique au numéro de la présente loi.

Article 10

Il s'agit d'une disposition usuelle autorisant le Conseil d'Etat à emprunter si nécessaire.

Article 11

Aucun amortissement n'est à prévoir pour ce type de crédit d'investissement.

Article 12

Aucune rémunération du capital n'est attendue pour cette prise de participation.

Article 13

Cet article ouvre un crédit d'investissement d'un montant de 3 685 400 F afin de financer les travaux de rénovation du bateau historique « Vevey » de la CGN.

Article 14

Au sens de cette disposition, le crédit de 3 685 400 F sera inscrit au budget 2012 des investissements. Le suivi de l'exécution budgétaire de ce crédit se fait à travers un numéro de projet identique au numéro de la présente loi.

Article 15

Cet article indique que les subventions annuelles d'investissement accordées dans le cadre de la présente loi s'élèvent à 3 685 400 F, et qu'aucune subvention d'investissement n'est attendue dans le cadre de ce crédit.

Article 16

Il s'agit d'une disposition usuelle autorisant le Conseil d'Etat à emprunter si nécessaire.

Article 17

Pour procéder à l'amortissement de l'investissement de 3 685 400 F, il est prévu de suivre la méthode linéaire, consistant à amortir à un taux identique chaque année. Cet amortissement sera comptabilisé comme une charge de fonctionnement.

Article 18

En vertu de l'article 13, le but du versement du crédit d'investissement est énoncé, à savoir le financement des travaux de rénovation du bateau historique « Vevey ».

Article 19

Cette disposition traite de l'échéance de la disponibilité du crédit d'investissement, à savoir 2013.

Article 20

Cet article prévoit la situation où les biens, en l'espèce les bateaux « Vevey » et « Ville de Genève » ainsi que le chantier naval stationné à Ouchy-Lausanne, seraient aliénée par la CGN avant que ceux-ci ne soient complètement amorti. Dans ce cas, le montant correspondant à la valeur résiduelle du bien non encore amortie doit être rétrocédé à l'Etat, et cela en proportion de sa participation au crédit d'investissement afin de tenir compte des participations des cantons de Vaud et Valais.

Article 21

Cette disposition énumère les conditions préalables nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Article 22

Cet article rappelle que la présente loi est soumise à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève, du 7 octobre 1993 et au Règlement sur les investissements, du 22 novembre 2006.

4. Conclusion

Le présent projet de loi concrétise ainsi les engagements pris par le canton de Genève dans le cadre de l'adoption par le Grand Conseil de la loi sur la CGN et confirme ainsi le fort soutien du canton de Genève, aux côtés des cantons de Vaud et du Valais, à la réforme des structures et de la gouvernance de la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, qui fait la fierté des habitants de la région lémanique et constitue un patrimoine culturel d'importance.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les Députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexes :

- 1) Préavis technique financier*
- 2) Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 3) Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 4) Loi du 23 juin 1961 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 24 août 1961*
- 5) Loi du 11 juin 1965 autorisant le Conseil d'Etat à ratifier le premier avenant à la convention relative à l'octroi d'une aide à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman pour des améliorations techniques du 3 octobre 1961*
- 6) Convention relative à l'octroi d'une aide à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman pour des améliorations techniques du 1^{er} août 1990*
- 7) Loi du 26 avril 2002 ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 F pour un prêt en faveur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 101 711 F pour la prise en charge des intérêts dudit prêt*

- 8) *Loi du 2 avril 2004 ouvrant un crédit d'investissement de 4 284 800 F pour un prêt en faveur de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (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*
- 9) *Exposé des motifs et projets de décrets (EPMD) relatifs à la CGN adoptés par le Grand Conseil vaudois le 5 avril 2011*



REPUBLIQUE ET
CANTON DE GENEVE

PREAVIS TECHNIQUE FINANCIER

Ce préavis technique ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.

1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi

- Projet de loi présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM).
- Objet : Projet de loi soutenant la restructuration de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) par l'abandon de créances de 7 776 699 F, la transformation du capital social, la prise de participation à hauteur de 2 867 000 F et l'ouverture d'une subvention d'investissement de 3 685 400 F.
- Rubriques budgétaires concernées : 06.01.02.00-5552 0000 et 06.01.02.00-5652 0000.
- Libellé et numéro de programme concerné : L01 Développement et soutien à l'économie
- Planification des charges et revenus de fonctionnement induits par le projet :
 - Les tableaux financiers annexés au projet de loi intègrent la totalité des impacts financiers découlant du projet.

- Remarque(s) :

| | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Charges financières [32+33] | 0.22 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 |
| Charges particulières [30 à 36] | 7.78 | - | - | - | - | - | - |
| Octroi de subvention ou prestation [36] | - | - | - | - | - | - | - |
| Total des charges de fonctionnement | 7.78 | 0.22 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 |
| Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] | - | - | - | - | - | - | - |
| Autres revenus [42] | - | - | - | - | - | - | - |
| Total des revenus de fonctionnement | - | - | - | - | - | - | - |
| Retour sur investissement (informatique) | - | - | - | - | - | - | - |
| Résultat net de fonctionnement (charges - revenus - retour sur investissement) | 7.78 | 0.22 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 | 0.25 |

• Inscription budgétaire et financement :

- Ce crédit d'investissement est inscrit au budget d'investissement 2012.
- Il entrera dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat pour 2012.
- Les données des tableaux financiers annexés au projet de loi concordent avec les données budgétaires.

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au manuel de comptabilité publique édité par la conférence des directeurs cantonaux des finances (NMC) et aux procédures internes adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 8.8.2011

Signature du responsable financier : Vincent Mottet

P.o. Famin

2. Approbation / Avis du département des finances

Genève, le : 8 août 2011

Visa du DF : Olivier Fiumelli

O. Fiumelli

3. Approbation / Avis du département des constructions et technologies de l'information

Genève, le : Août 2011

Visa du DCTI : Pascal Aeby

P. Aeby

N.B. : Le présent préavis technique est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes datés du 5 août 2011.

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

Projet de loi soutenant la restructuration de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) par l'abandon de créances de 7 776 699 F, la transformation du capital social, la prise de participation à hauteur de 2 867 000 F et l'ouverture d'une subvention d'investissement de 3 685 400 F

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | Résultat récurrent |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------|
| TOTAL des charges de fonctionnement induites | 7 776 699 | 2 805 517 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 |
| Charges en personnel [30] (augmentation des charges de personnel, formation, etc.) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dépenses générales [31] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charges en matériel et véhicule (meubler, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicules, entretien, etc.) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charges de bâtiment (fluides (eau, énergie, combustibles), conciergerie, entretien, location, assurances, etc.) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charges financières [32+33] Intérêts (report tableau) | 0 | 2 805 517 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 |
| Amortissements (report tableau) | 0 | 188 382 | 188 382 | 188 382 | 188 382 | 188 382 | 188 382 | 188 382 |
| Charges particulières [30 à 36] Dédommagement collectivité publique (352) | 0 | 92 135 | 184 270 | 184 270 | 184 270 | 184 270 | 184 270 | 184 270 |
| Abandon d'actif [333] | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Octroi de subvention ou de prestations [36] (subvention accordée à des lieux, prestation en nature) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL des revenus de fonctionnement induits | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Revenus liés à l'activité [40+41+43+45+46] (augmentation de revenus (impôts, emplacements, taxes), subventions repas, dons ou legs) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres revenus [42] (revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Retour sur investissement (pour les projets informatiques) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus - retour sur investissement) | 7 776 699 | 2 805 517 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 | 3 722 652 |
| Remarques : | | | | | | | | |
| La mise à disposition de capitaux gratuitement par l'Etat de Genève est une subvention tacite en faveur de la CGN. Elle devra être comptabilisée comme une subvention dans une nature spécifique. En contrepartie, un revenu non monétaire devra être comptabilisé. | | | | | | | | |
| Signature du responsable financier : <i>p.o. fanklin</i> Date : 08.08.2011 | | | | | | | | |

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle d'investissement

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISSEMENTS PRÉVUS

Projet de loi soutenant la restructuration de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) par l'abandon de créances de 7 776 609 F, la transformation du capital social, la prise de participation à hauteur de 2 867 000 F et l'ouverture d'une subvention d'investissement de 3 685 400 F

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | TOTAL |
|--------------------------------------|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Investissement brut | 0 | 6'552'400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6'552'400 |
| - Recette d'investissement | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Investissement net | 0 | 6'552'400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6'552'400 |
| Dotations | 0 | 2'867'000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2'867'000 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Véh., mat. Transport - Bateau | 0 | 3'685'400 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3'685'400 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aucun | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aucun | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Recettes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL des charges financières | 0 | 2'801'517 | 3'721'652 | 3'721'652 | 3'721'652 | 3'721'652 | 3'721'652 | 3'721'652 |
| Intérêts | 0 | 188'382 | 188'382 | 188'382 | 188'382 | 188'382 | 188'382 | 188'382 |
| Amortissements | 0 | 92'135 | 184'270 | 184'270 | 184'270 | 184'270 | 184'270 | 184'270 |
| charges financières récurrentes | | | | | | | | |

Signature du responsable financier :

Date :

p.o. fank

08.08.2011

ROLCG 1961 - 622 -
P-623-629

Titre V. Votations et élections cantonales

| | | |
|-------------|---|---------|
| Chap. I : | Votations | |
| Sect. 1 : | Dispositions générales | 117-118 |
| Sect. 2 : | Referendum et initiative | 119-120 |
| Chap. II : | Election du Grand Conseil | 131-133 |
| Chap. III : | Election du Conseil d'Etat | 133-135 |
| Chap. IV : | Election des magistrats du pouvoir judiciaire | 154-155 |
| Chap. V : | Election des conseils de prud'hommes | 160-165 |
| Sect. 1 : | Dispositions générales | 160-165 |
| Sect. 2 : | Première division et groupe XI | 166-171 |
| Sect. 3 : | Groupe XII | 172-174 |

Titre VI. Votations et élections communales

| | | |
|-------------|---|---------|
| Chap. I : | Referendum municipal | 175-180 |
| Chap. II : | Election des conseils municipaux | 181-185 |
| Sect. 1 : | Dispositions générales | 181-185 |
| Sect. 2 : | Conseils municipaux élus selon le système proportionnel | 187-193 |
| Sect. 3 : | Conseils municipaux élus selon le système majoritaire | 194-195 |
| Chap. III : | Election des conseillers administratifs, des maires et des adjoints | 197-199 |
| Chap. IV : | Frais de propagande électorale | 200 |
| Chap. V : | Incompatibilités | 201-202 |

PARTIE FINALE

| | |
|--------------------|----------|
| Tableau des délais | 203-205 |
| | Page 630 |

Le Conseil d'Etat est chargé de promulguer les présentes dans la forme et le terme prescrits.

Fait et donné à Genève, le vingt-trois juin mil neuf cent soixante et un, sous le sceau de la République et les signatures du président et du secrétaire du Grand Conseil.

Le secrétaire du Grand Conseil :
Francis TISSOT.
Le président du Grand Conseil :
Robert GENDRAT.

LE CONSEIL D'ETAT,
vu l'article 13, alinéa 3, de la loi sur la forme, la publication et la promulgation des actes officiels, du 8 décembre 1956 ;
vu l'expiration du délai de referendum (1),
Arrête.

La loi ci-dessus est promulguée pour être exécutoire dans tout le canton dès le lendemain de la publication du présent arrêté. (2)

Certifié conforme,
Le conseiller d'Etat délégué : Edouard CHAMAY.

(1) Publiée le 29 juin et le 1^{er} juillet 1961.
(2) Publiée dans la feuille d'avis officielle le 3 août 1961.

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

De 23 juin 1961

Le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève fait savoir que
LE GRAND CONSEIL

Décerné ce qui suit :

Article 1

Le Conseil d'Etat est autorisé à ratifier la convention à passer entre la Confédération, les cantons de Genève, de Vaud et du Valais ainsi que la municipalité de Lausanne, d'une part, et la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (ci-après OGN), d'autre part.

Art. 2

Cette convention est destinée à faire à la CGN un apport de fonds devant lui permettre d'améliorer ses installations fixes et son matériel navigant.
La participation financière du canton de Genève est subordonnée à celle des autres parties à la convention et

Fertis à la convention

Nature de la convention

son montant est fixé à 945 200 F au total, réparti en 259 400 F contre remises d'actions privilégiées A de la CGN, 519 000 F en prêt à intérêt variable et 166 800 F à fonds perdu.

Art. 3

La couverture financière du montant à fonds perdu de 166 800 F sera portée au budget de l'Etat en temps voulu.

CONVENTION

entre
la Confédération suisse, les cantons de Vaud, de Genève, du Valais et la commune de Lausanne, d'une part,
et
la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), d'autre part,

concernant
l'octroi d'une aide à cette compagnie pour des améliorations techniques en vertu des articles 56 et 95, alinéa 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.

Article 1

Aide des pouvoirs publics

1 La Confédération suisse, les cantons de Vaud, de Genève, du Valais et la commune de Lausanne accordent conjointement à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (dénommée ci-après la « Compagnie »), à Lausanne-Ouchy, les montants suivants en vue de financer le programme technique énoncé à l'article 2 :

| | Contre remise d'actions privilégiées A (art. 7) | | Total |
|---------------------|---|-----------|-----------|
| | F | F | |
| Confédération | 467 000 | 933 000 | 200 000 |
| Canton de Vaud | 608 600 | 1 217 000 | 391 200 |
| Canton de Genève | 289 400 | 519 000 | 166 800 |
| Canton du Valais | 65 000 | 131 000 | 42 000 |
| Commune de Lausanne | 1 000 000 | 1 000 000 | 3 000 000 |
| | 2 400 000 | 3 800 000 | 1 800 000 |
| | | | 8 000 000 |

2 Les cantons sont libres de faire appel au concours des communes intéressées pour couvrir tout ou partie des montants qui leur incombent, sans préjudice toutefois des obligations qu'ils assument en vertu de la présente convention.

Art. 2

Emploi des fonds

1 Les prestations énoncées à l'article 1 doivent être utilisées en vue de l'exécution du programme technique ci-après :

- a) Acquisition de deux nouveaux bateaux d'environ 3 000 000 F
- 570 places
- b) Etablissement de nouveaux chantiers navals, installations et machines, démolition des chantiers actuels et débâchage du terrain
- 5 000 000
- 8 000 000

2 Demeure réservée l'approbation par l'office fédéral des transports des plans de ces constructions et acquisitions.

3 L'acquisition des travaux et des commandes doit se faire d'entente avec l'office fédéral des transports.

4 Les dépassements éventuels de frais vont à la charge de la Compagnie.

Art. 3

Prestations particulières des cantons et des communes

1 Outre leur contribution selon article 1, l'Etat de Vaud et la commune de Lausanne assumeront les prestations suivantes en vue du déplacement des chantiers navals d'Ouchy à Bellevue :

- a) mise à disposition gratuite des terrains nécessaires, en vue de l'établissement des installations aux chantiers navals, avec droit de retour au cas où la Compagnie ne les utiliserait plus à leur destination prévue ;
- b) comblement des terrains et établissement des jetées portuaires nécessaires.

2 Les cantons prennent à leur charge les frais d'entretien et de reconstruction des débarcadères proprement dits ; ils peuvent reporter cette charge en tout ou en partie sur les communes riveraines intéressées. La Compagnie prend à sa charge les frais d'entretien et de reconstruction des appareils de choc dont elle est propriétaire.

Art. 4

Prestations de la Compagnie

- 1 La Compagnie devra couvrir par ses propres moyens les frais des travaux et acquisitions ci-après :
 - a) transformation du bateau « Montreux » (en cours d'exécution);
 - b) transformation de cinq bateaux en vue de l'exploitation à mazout (partiellement en cours d'exécution);
 - c) achat de deux nouveaux bateaux de 130 places, dont un est déjà livré;
 - d) remise en état de son dock flottant, divisée à 520 000 F.
- 2 La Compagnie tendra en outre à augmenter son capital social de 600 000 F en faisant appel à des tiers de manière à compléter le coût d'acquisition de ses deux nouveaux bateaux de 570 places.

Art. 5

Versement des fonds

- 1 Après que la présente convention aura été signée par toutes les parties intéressées, la contribution contre remise d'actions privilégiées au montant de 2 400 000 F sera versée sur un compte spécial ouvert à la Banque cantonale vaudoise, à Lausanne.
- 2 Ces fonds une fois épuisés, la contribution à fonds perdu de 1 800 000 F et ensuite le prêt de 3 800 000 F seront versés, au fur et à mesure, de l'échéance des commandes, travaux et acquisitions à payer, sur un compte bloqué auprès de la Banque cantonale vaudoise. Les demandes de fonds doivent grouper les besoins d'une année; elles doivent être présentées, d'un côté les cantons participants et la commune de Lausanne, au nom de son côté les cantons participants et la commune de Lausanne, au nom de leurs parts. Les contributions de la Confédération seront versées immédiatement après la réception des avis de crédit communiqués par la Banque cantonale vaudoise pour les versements des cantons et de la commune de Lausanne.

Art. 6

Libération des fonds

Les fonds versés sur le compte bloqué auprès de la Banque cantonale vaudoise seront libérés sur la base de bordereaux de versements qui sont soumis en deux exemplaires, avec les pièces justificatives originales, à l'office fédéral des transports. La copie du bordereau, signée par un mar-

dénaire du service financier dudit office, vaut comme autorisation à la Banque vaudoise de verser les fonds demandés.

Art. 7

Prêts

- 1 Le prêt accordé par la Banque cantonale vaudoise, au montant primitif de 800 000 F et réduit à fin 1959 à 776 000 F est classé en 1^{er} rang.
- 2 Le prêt de 3 800 000 F accordé en vertu de l'article 1 de la présente convention est classé en 2^e rang.
- 3 L'amnité des deux prêts comprend 4 % du montant primitif, dont 3 % pour les intérêts et le reste pour l'amortissement; elle s'élevé pour le prêt en 1^{er} rang à 32 000 F et pour celui en 2^e rang à 152 000 F. Les intérêts et l'amortissement sont variables et non cumulatifs. Les montants échus doivent être versés au 15 mai de l'année qui suit l'exercice comptable.
- 4 Les recettes de la Compagnie sont utilisées dans l'ordre suivant :
 - a) pour couvrir les charges d'exploitation y compris les amortissements prescrits sur les immobilisations;
 - b) à payer les intérêts jusqu'à concurrence de 3 %, puis l'amortissement sur le prêt en 1^{er} rang;
 - c) à payer les intérêts jusqu'à concurrence de 3 %, puis l'amortissement sur le prêt en 2^e rang;
 - d) à acquitter les autres engagements.
- 5 Les intérêts et amortissements échus sur les emprunts doivent grever le compte de profits et pertes.
- 6 L'office fédéral des transports surveille l'observation de l'ordre précité pour l'utilisation des recettes; il décide, en cas de doute, si une dépense doit être comptabilisée au compte de résultat ou à l'actif du bilan.

Art. 8

Adaptation des statuts de la Compagnie

- 1 Les statuts de la Compagnie doivent être adaptés aux dispositions de la présente convention et à celles de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer.
- 2 Pour ce qui concerne les nouvelles actions privilégiées A (article 1), des titres collectifs peuvent être établis.

Art. 9

Droit de timbre fédéral

La perception du droit de timbre fédéral sur les titres de capitaux privilégiés A nouvellement émis conformément à l'article 1 de la présente convention est différée jusqu'à l'entrée en vigueur de la législation fédérale révisée sur ledit droit de timbre.

Art. 10

Différends

Les contestations sur l'interprétation de la présente convention sont tranchées définitivement par le Conseil fédéral.

Lausanne, le
Le département des postes et des chemins de fer.

Gêneve, le
Au nom du Conseil d'Etat du canton de Vaud:
Le président,
Le chancelier.

Sion, le
Au nom du Conseil d'Etat du canton de Genève:
Le président,
Le chancelier.

Lausanne, le
Au nom de la Municipalité de Lausanne:
Le syndic,
Le secrétaire.

Lausanne, le
Pour la Compagnie générale de navigation
sur le lac Léman:
Le président,
Le directeur.

Le Conseil d'Etat est chargé de promulguer les présentes dans la forme et le terme prescrits.

Fait et donné à Genève, le vingt-trois juin mil neuf cent soixante et un, sous le sceau de la République et les signatures du président et du secrétaire du Grand Conseil.

Le secrétaire du Grand Conseil : Le président du Grand Conseil:
Francis TISSOT. Robert GINDEAT.

LE CONSEIL D'ETAT,

vu l'article 13, alinéa 3, de la loi sur la forme, la publication et la promulgation des actes officiels, du 8 décembre 1956;
vu l'expiration du délai de referendum (1),

Arrête :

La loi ci-dessus est promulguée pour être exécutée dans tout le canton de ce jour, le lendemain de la publication du présent arrêté. (2)

Genève, le 2 août 1961.

Certifié conforme,

Le conseiller d'Etat délégué : Edouard CHAMAY.

(1) Publiée le 23 juin 1961.

(2) Publiée dans le Feuille d'avis officielle le 3 août 1961.

LOI

modifiant l'article 32 de la loi sur les ventes aux enchères publiques

Du 23 juin 1961

Le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève fait savoir que
LE GRAND CONSEIL

Décète ce qui suit :

Article unique

L'article 32 de la loi sur les ventes aux enchères publiques est modifié et complété par les dispositions suivantes :

Art. 32, alinéa 1

Un droit d'enregistrement de 5 % est perçu sur le rendement brut des ventes prévues à l'article 37, alinéa 1. Le droit d'enregistrement est réduit à 2 % pour les ventes de collections ayant un caractère artistique (bibliothèques, tableaux, antiquités et meubles anciens).

Alinéa 2 (nouveau)

Les droits d'enregistrement ne sont pas perçus sur les ventes volontaires aux enchères publiques des produits des biens-fonds communaux et des récoltes sur pied, ainsi que sur celles qui font l'objet d'un bail ou de son matériel de ferme, à la condition qu'il en soit le réel pro-

ROLG 1965
P. 214 - 217

- 214 -

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

Le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève fait savoir que
LE GRAND CONSEIL

Décète ce qui suit :

Article 1

Le Conseil d'Etat est autorisé à ratifier le premier supplément à la convention à conclure entre la Confédération, les cantons de Vaud, de Genève et du Valais, d'une part, et la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (ci-après CGN), d'autre part.

Art. 2

1 Le premier supplément à la convention est destiné à accorder à la CGN un appui de fonds complémentaire en vue de lui permettre de couvrir partiellement les dépassements de frais enregistrés dans l'exécution de son programme de renouvellement.

2 La participation financière du canton de Genève est subordonnée à celles des autres parties contractantes et son montant est fixé à 188 000 F au total à octroyer sous forme de prêt à intérêt variable.

Objet

Parties contractantes

ANNEXE

Premier supplément
à la convention conclue le 3 octobre 1961

entre
la Confédération suisse, les cantons de Vaud, de Genève et du Valais
d'une part,

et
la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN)

- 215 -

d'autre part,

sur la base des articles 56 et 55, 1^{er} alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer

Article premier

Aide des pouvoirs publics

1 La Confédération suisse, les cantons de Vaud, de Genève et du Valais accordent conjointement à la CGN l'aide suivante :

Augmentation du prêt de
3 800 000 F accordés en
vertu de l'art. 1^{er} de la
convention du 3 octobre
1961

| | |
|------------------|-----------|
| F | |
| Confédération | 333 000 |
| Canton de Vaud | 433 000 |
| Canton de Genève | 188 000 |
| Canton du Valais | 47 000 |
| Total | 1 000 000 |

2 Les cantons sont libres de faire appel au concours des communes intéressées pour couvrir tout ou partie des montants qui leur incombent, sans préjudice toutefois des obligations qu'ils assument en vertu de la présente convention.

Art. 2

Emploi des fonds

Les prestations de la Confédération et des cantons de Vaud, de Genève et du Valais doivent servir à couvrir partiellement les dépassements de frais sur les travaux et acquisitions figurant dans l'article 2, alinéa 1^{er}, et dans l'article 4, alinéa 1^{er}, de la convention conclue le 3 octobre 1961.

Art. 3

Versement des fonds

Après que le présent supplément à la convention aura été signé par toutes les parties intéressées, le prêt au montant de 1 000 000 de francs (art. 1^{er}) sera versé sur un compte spécial auprès de la Banque cantonale vaudoise, à Lausanne. La contribution de la Confédération sera payée

immédiatement après la réception de l'avis de crédit présenté par ladite banque pour les versements des cantons.

Art. 4

Libération des fonds

Les fonds versés sur le compte auprès de la Banque cantonale vaudoise seront libérés sur la base des bordereaux de versement qui seront soumis en deux exemplaires, avec les pièces justificatives originales, à l'office fédéral des transports. La copie du bordereau, signée par un mandataire dudit office, vaut comme autorisation à la Banque cantonale vaudoise de verser les fonds demandés.

Art. 5

Prêt

Le prêt de la Confédération, prévu à l'article premier, doit être inscrit comme engagement fixe dans le registre des gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation. A la fin de chaque exercice comptable, il est rémunéré et amorti par 4 %, dont 3 % d'intérêt et le reste pour l'amortissement (annuité globale de 40 000 francs).

Berne, le

Au nom du Conseil fédéral suisse :
Département des transports et communications et de l'énergie.

Lausanne, le

Au nom du Conseil d'Etat du canton de Vaud :
Le président,
Le chancelier.

Genève, le

Au nom du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève :
Le président,
Le chancelier.

Sion, le

Au nom du Conseil d'Etat du canton du Valais :
Le président,
Le chancelier.

Lausanne, le

Pour la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman :
Le président,
Le directeur.

Le Conseil d'Etat est chargé de promulguer les présentes dans la forme et le terme prescrits.

Fait et donné à Genève, le onze juin mil neuf cent soixante-cinq, sous le sceau de la République et les signatures de la présidente et du secrétaire du Grand Conseil.

Le secrétaire du Grand Conseil :
Maurice ROSET.
La présidente du Grand Conseil :
Emma KAMMACHER.

LE CONSEIL D'ETAT,

vu l'expiration du délai de référendum (1),

Arrête :

La loi ci-dessus est promulguée pour être exécutoire dans tout le canton dès le lendemain de la publication du présent arrêté (2).
Genève, le 21 juillet 1965.

Certifié conforme,
Le chancelier d'Etat : Jean-Paul GALLAND.

(1) Publiée le 17 juin 1965, dans le *Recueil de lois*, 1965, page 104.

(2) Publiée dans le *Recueil de lois* officielle le 23 juillet 1965.

LOI

~~modifiant la loi sur la viticulture (M 24)~~

~~Du 11 juin 1965~~

~~Le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève fait savoir que
LE GRAND CONSEIL~~

~~Décrète ce qui suit :~~

~~Article 1~~

~~La lettre a de l'article 14 de la loi sur la viticulture, du 2 juin 1951 (ci-après loi), est abrogée et remplacée par la disposition suivante :~~

- ~~a) par une contribution annuelle des propriétaires exploitants ou des locataires de vignes de plus de 5 ares,~~

360

SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et motion : 700^e anniversaire de la Confédération

M 613

Mise aux voix, la motion est adoptée.

Elle est ainsi conçue :

MOTION

*sur une action de solidarité
à l'occasion du 700^e anniversaire de la Confédération*

LE GRAND CONSEIL,

— considérant que les manifestations destinées à célébrer le 700^e anniversaire de la Confédération doivent s'inspirer de principes humanitaires tels que l'ouverture au monde, la recherche de la paix et la solidarité;

— qu'une action, intitulée «Le désendettement, une question de survie» et proposant la création d'un fonds de désendettement des pays les plus pauvres, est lancée par diverses organisations d'entraide à l'occasion du 700^e anniversaire de la Confédération (voir texte en annexe);

— que notre canton lui-même connaît des cas de dénuement,

invite le Conseil d'Etat

- à envisager une participation financière à ce fonds de désendettement des pays les plus pauvres;
- à étudier la possibilité d'augmenter symboliquement dès 1991 la part de notre budget attribuée à l'aide aux pays en voie de développement;
- à prévoir également à l'occasion du 700^e anniversaire de notre pays, un geste à l'égard des citoyens les plus démunis de notre canton.

361

SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

11. a) Rapport de la commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat 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; (PL 6453-A)¹⁾

b) proposition de résolution de M^{mes} et MM. Jean-Luc Richardet, Bernard Amnen, Jeanine Bobillier, Jean-Marc Boccard, Jacques Boesch, André Novemberer et Jacques Torrent concernant la desserte genevoise par la Compagnie générale de la navigation (CGN). (R 173)

M. Michel Jörimann, rapporteur (S)

La commission de l'économie s'est réunie, le 8 janvier, sous la présidence de M. Philippe Joye. Assistaient à la séance, MM. Jean-Philippe Maître, conseiller d'Etat, chef du département de l'économie publique et Fernand Vidonne, secrétaire adjoint. D'emblée, M. Maître a souligné le caractère d'urgence de ce projet de loi qui intéresse les trois cantons riverains du Léman. La convention d'améliorations techniques (ci-après annexe) passée entre la Compagnie générale de navigation (ci-après CGN) et ces trois cantons est destinée à faire à la CGN un apport de fonds de 11 millions de francs destinés à l'acquisition d'un bateau de 1 500 places.

La clé de répartition financière intercantonale s'établit comme suit: canton de Vaud 67,02 % soit 7 372 000 F; canton du Valais 6,25 % soit 718 300 F; canton de Genève 26,45 % soit 2 909 500 F.

Pour plus de détails, le rapporteur vous renvoie au texte de la convention qui figure en annexe. Il soulignera, toutefois, ici l'article 6 qui prévoit la restitution des prestations aux cantons si les conditions auxquelles leur aide financière était subordonnée ne sont pas remplies.

¹⁾ *Mémorial 1989* : Projet, 7270. Commission, 7277.

Audition de M. Hefli, directeur de la CGN

C'est en 1981 qu'a été conclue une convention entre les cantons riverains du Léman par laquelle ils s'engagent à couvrir le déficit annuel de la CGN, alors que cette dernière doit couvrir le 85 % des charges d'exploitation y compris l'amortissement et les charges financières. La convention stipule que la CGN peut présenter des requêtes particulières pour financer des investissements.

En 1981 toujours, le plan de renouvellement de la flotte prévoyait la mise en chantier d'une grande unité, d'une unité moyenne et d'une vedette, tout en réservant la possibilité d'une quatrième acquisition. Pour celle dont il est question aujourd'hui, une quinzaine d'appels d'offres a été lancée auprès des chantiers européens. C'est celui de Linz (Autriche) qui a été retenu.

M. Hefli dresse ensuite un tableau de la flotte actuelle de la CGN et du caractère vétuste de plusieurs de ses unités.

Le nouveau bâtiment, aménagé avec trois ponts, aura une capacité de l'ordre de 1 500 passagers dont 1 135 places assises, environ. Elles sont à répartir entre le pont principal (500 places assises environ), le pont supérieur (350 places assises environ) et le solarium (285 places assises environ).

Au plan économique, cet investissement doit, à terme, permettre de dégager de nouvelles recettes résultant de l'amélioration générale de l'attractivité des prestations de la CGN. Actuellement, le nombre restreint de bateaux fait perdre un certain nombre de locations surtout en mai, juin et septembre. De plus, l'exploitation du marché des groupes de 450 à 600 personnes doit également permettre un accroissement du chiffre d'affaires de l'ordre de 100 000 francs. Il s'agit donc de permettre à la CGN de s'ouvrir à un nouveau type de marché: celui des groupes importants.

Pour s'éviter des redites, le rapporteur rappelle aux députés(e)s qui soulateraient davantage de détails qu'ils figurent dans l'exposé des motifs du projet de loi 6453 aux pages 3 et 4.

Au passage, M. Hefli souligne le rôle intéressant d'un bateau-navette effectuant la liaison Evian-Ouchy, pour le transport des frontaliers. Mais cette unité étant financée par les ressources propres de la CGN, il n'en parle qu'à titre informatif.

Questions des commissaires et discussion

Un commissaire fait état d'une correspondance entre l'Association «Handicapés Architecture Urbanisme (HAU) et la CGN, selon laquelle le futur bateau ne tiendrait pas compte de l'accessibilité nécessaire aux personnes handicapées se déplaçant en fauteuil roulant, principalement au niveau des sanitaires. M. Hefli répond que la CGN a tenu compte de recommandations de l'Office fédéral des transports chargé du contrôle de leurs projets. Pour toutes nouvelles constructions, les normes pour personnes handicapées sont appliquées. La largeur des sanitaires est conforme à ces normes. Sur proposition du chef du département, copie du présent rapport sera adressée à l'HAU.

Un autre commissaire demande:

- a) quelle sera l'importance du déficit prévu?
- b) quelles sont les modalités prévues pour l'amortissement?
- c) quels ont été les critères qui ont prévalu pour le choix du bateau?
- d) ne serait-il pas plus judicieux d'avoir deux unités de moyenne grandeur?
- e) la France participe-t-elle au financement?
- f) quels sont les chantiers qui ont été consultés?

M. Hefli répond comme suit:

- a) la convention prévoit que la CGN doit couvrir le 85 % des charges. Ces dernières années, les déficits ont varié entre 324 000 et 1 215 000 F. La subvention portée chaque année au budget reflète la couverture de ce déficit, précise le chef du département;
- b) les modalités de l'amortissement sont fixées en accord avec le plan comptable de l'Office fédéral des transports. Le taux en est fixé à 3 %;
- c et d) il faut distinguer entre un bateau-navette dépourvu de salon et de cuisine et une grande unité, celle qui a été choisie, avec possibilité de servir des repas à environ 600 personnes;
- e) la France participe au financement pour environ 500 000 F suisses;
- f) les chantiers qui ont été consultés sont situés en France, en REA, en Finlande, au Danemark, en Angleterre, en Italie et, bien sûr, en Autriche.

364

SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

Un autre commissaire demande des précisions quant à la nature juridique de la CGN.

Il lui est répondu que la CGN a un capital d'environ 7 millions de francs. Les deux tiers sont en main des pouvoirs publics (soit les trois cantons riverains du Léman et la Haute-Savoie). Le canton de Genève détient pour 315 000 F d'actions et la Ville de Genève 650 000 F d'actions. Le dernier tiers est détenu par des privés sous forme d'actions au porteur.

L'aspect écologique de cette acquisition fait aussi l'objet d'une question. En ce qui concerne la protection de l'environnement, relève M. Hefli, ce bateau répond à toutes les exigences formulées par l'Office fédéral des transports.

Considérations du rapporteur

La silhouette des «grands bateaux» fait à tel point partie intégrante du paysage lacustre que nul ne songe pouvoir en être privé un jour. Certes, comme tout le reste, les bateaux évoluent. Les vapeurs à cheminée jaune et noire ou blanche et noire ont fait place à des unités plus aérodynamiques. En un mot, plus modernes. Le XXI^e siècle se profile à l'horizon. Après Rail 2000, Flotte 2000.

Mais la première unité de cette nouvelle génération ne troublera pas les amateurs de croisières en eau douce. Elle répondra à ce que les milieux concernés appellent très joliment «la ligne de proue lémanique». L'attrait pour l'appel du large entre Le Bouveret et le quai du Mont-Blanc, Villeneuve et Evian ne cesse de croître. Il s'agit là d'une forme de tourisme des plus sympathiques.

Et les plus ancien(ne)s député(e)s se souviendront d'une mémorable «course d'école» du Grand Conseil à bord d'une unité de la CGN. Restent posées quelques questions: quid des deux autres cantons parties à la convention?

Le Grand Conseil vaudois l'a, paraît-il, votée «si vite qu'on a pas eu le temps de s'en apercevoir» (M. Hefli dixit). Une célérité aussi remarquable de la part de compatriotes réputés pour leur prudence ne saurait être que de bon augure.

Pas de nouvelles, en revanche, du côté du Valais. Il est vrai qu'il s'agit de renouveler une flotte, liquide qui ne fait pas l'unanimité au pays des Treize Etoiles...

365

SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

Quant au nom de la future unité, il n'a pas encore été choisi. Il est vrai que ne couvrant que le 26,45 % de son coût, Genève n'a guère son mot à dire!

Conclusion

C'est à l'unanimité, Mesdames et Messieurs les députés, que la commission de l'économie vous recommande d'accepter le présent projet de loi.

ANNEXE

convention
d'améliorations techniques

entre

les cantons de Genève, du Valais et de Vaud
(ci-après : les cantons)

d'une part

et

la Compagnie générale de navigation sur le Léman
(ci-après : la CGN)

d'autre part

concernant le financement d'un nouveau bateau de 1500 places.

Article premier

Prestations des cantons

Les cantons contribuent comme il suit au financement d'un nouveau bateau de 1500 places pour la CGN :

| X | Contributions |
|------------------|--------------------------|
| Canton de Genève | Fr. 2'997'500.-- |
| Canton du Valais | Fr. 2'312'200.-- |
| Canton du Vaud | Fr. 2'312'200.-- |
| | 100,00 Fr. 11'000'000.-- |

Dans le mesure où les dépassements de frais dus au rachatissent ne pourront être remboursés, les cantons se sont engagés par les cantons selon les propositions stipulées à l'alinéa 1.

Article 2

Emploi des fonds

Avant d'engager les fonds mis à disposition par les cantons, la CGN soumettra aux cantons pour accord les propositions d'investitions dont le coût dépasse Fr. 500'000.--, ainsi que les éventuels avenants aux contrats.

Page 2

La CGN informera régulièrement les cantons de l'évolution de la situation du budget de construction du bateau.

Le bateau sera construit conformément aux prescriptions fédérales concernant la navigation soumise à concession ou à autorisation.

Article 3

Versement des fonds

Les fonds seront versés sur un compte bloqué auprès de la Banque Cantonale Vaudoise, succursale de Lausanne, au fur et à mesure de l'échéance des paiements.

Les demandes de fonds porteront en règle générale sur les besoins d'une année. La CGN les présentera aux cantons en les répartissant selon la clé fixée dans l'article premier, alinéa 1.

Article 4

Libération des fonds

Les fonds versés sur le compte bloqué auprès de la BGV seront libérés au profit de la CGN en vue de son utilisation au Département des travaux publics de l'aménagement et des transports du canton de Vaud, Service des transports et du tourisme (ci-après : le service) en deux exemplaires avec les pièces justificatives originales et copies de ces pièces. Le service devra en outre adresser au Département des transports le lieu d'autorisation à la BGV de verser les fonds demandés.

Le service tient à disposition des cantons de Genève et du Valais le dossier des échés de paiement.

Article 5

Amortissement des contributions

Le coût de l'acquisition du bateau sera porté au compte des immobilisations de la CGN lors de sa mise en service. Ce montant fera l'objet d'un amortissement annuel de 3%, conformément à l'article 3 du règlement du 27 décembre 1978 du Département fédéral des transports, des communications et des postes. Les amortissements de fer, de trolleybus et de navigation (RS 742.222). Les cantons accordent annuellement, sur le montant initial de Fr. 11'000'000.-- visé à l'article premier, alinéa 1, une somme égale au montant qui sera imputée au compte des produits extraordinaires.

La part de chaque canton est fixée proportionnellement à leur contribution selon l'article premier, alinéa 1.

Article 6
Restitution de prestations

Les cantons ont le droit de se faire rembourser leurs prestations:

- a) Si les conditions auxquelles l'acte était subordonné n'ont pas été remplies, le bénéficiaire de la prestation n'a pas été autorisé conformément aux dispositions de la convention;
- b) Si le bateau financé par la convention, a été aliéné ou gagé ou si, d'une autre façon, le droit d'en disposer librement a été cédé à des tiers. Toute mesure de ce genre doit être approuvée préalablement par les cantons.
- c) Si l'entreprisse entre en liquidation, si elle est mise en liquidation ou si la concession est annulée.

Plus encore à restituer, correspond au montant résiduel du prêt ou à la valeur vénale de son objet, au cas où le bénéficiaire, les cantons décident s'il y a obligation de restituer.

Article 7
Litiges

Les parties conviennent de soumettre leurs litiges aux juridictions ordinaires compétentes dans le canton de Vaud, toutes les voies d'action directe devant le Tribunal fédéral étant réservées. Toutefois, pour les causes relevant du principe du Conseil d'Etat du canton de Vaud, les parties feront trancher leur litige par un tribunal arbitral siégeant à Lausanne, conformément aux règles du concordat suisse sur l'arbitrage.

Genève, le

Au nom du Conseil d'Etat
du canton de Genève

Le président : Le chancelier :

Sion, le

Au nom du Conseil d'Etat
du canton du Valais

Le président : Le chancelier :

Lausanne, le

Au nom du Conseil d'Etat
du canton de Vaud

Le président : Le chancelier :

Lausanne, le

Compagnie générale de
navigation sur le Léman

Le président : Le directeur :

EXPOSÉ DES MOTIFS

Si l'on doit féliciter la CGN de son renouveau et de son dynamisme en lui octroyant une substantielle aide financière, cela ne doit pas occulter la place qu'occupe Genève dans le réseau de cette compagnie de navigation.

Force est de constater que depuis 1988, date de la réforme des horaires, la CGN a porté ses efforts sur les dessertes du Haut-Lac au détriment de celle du Petit-Lac genevois.

La déterioration progressive de l'offre (très peu de navigation au printemps et en automne, suppression des liaisons importantes et du tour du Petit-Lac à 17 h 15, plus de choix d'itinéraires, bateaux de faible capacité et peu confortables pour la navigation de croisière, etc.) a entraîné une désaffection de la clientèle genevoise et touristique au départ de Genève.

Par contre, on observe que la contribution genevoise pour la perte d'exploitation (Etat et Ville) augmentera en 1990 de quelque 26 000 F par rapport à celle de 1989.

La rade de Genève est l'un des atouts de notre cité pour développer ses activités touristiques, la navigation d'agrément est son prolongement naturel.

La CGN néglige Genève et sa nouvelle conception de l'horaire résultant d'une exploitation centralisée sur Lausanne prétérite le tourisme genevois.

Ce faisant, les relations entre le canton de Genève et la CGN ne doivent pas être exclusivement d'ordre financier. N'oublions pas que le canton de Genève alloue une subvention annuelle de fonctionnement (300 000 F pour 1989, 285 000 F pour 1990) ainsi que la Ville de Genève (139 000 F pour 1989 et 180 000 F pour 1990).

Dès lors, le Grand Conseil doit être assuré qu'au moment où il ouvre le cordon de sa bourse que cette situation va être améliorée dans les meilleurs délais.

370 SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

Cela étant, il est opportun que le Conseil d'Etat, en collaboration avec le Conseil administratif de la Ville de Genève, redéfinissent avec la CGN l'offre de transport en étudiant la possibilité de mettre en place de nouvelles prestations telles que:

- deux tours du lac complets, avec départs vers 9 h 30 et 10 h 30 (aller par la côte suisse, retour par la côte française, et vice-versa), avec des bateaux de grande capacité offrant un confort et un espace dignes d'une croisière d'une durée de 9 ou 10 heures;
- des promenades d'une ou deux heures sur le Petit-Lac inférieur, avec une unité de 400 à 500 places, tout au moins en juillet et août;
- un tour du Petit-Lac de l'après-midi avec un bateau de moyenne à grande capacité («Vevey», «Montreux», «Savoie» ou «Rhône» par exemple);
- la réintroduction d'un tour du Petit-Lac en fin d'après-midi (départ vers 17 h 15) si prisé par les Genevois;
- une liaison Lausanne-Genève de fin de journée, en correspondance à Lausanne avec l'arrivée du tour du Haut-Lac à 18 h 10, ce qui offrirait une possibilité supplémentaire aux clients faisant le tour du lac;
- la desserte de Genève par au minimum deux des quatre vapeurs de la compagnie. Ces attractions historiques doivent aussi profiter à Genève.

Ces nouvelles prestations permettraient de rendre à la station de Genève l'importance qu'elle a connu dans le passé.

Par ces propositions, notre Grand Conseil démontre qu'il entend soutenir le secteur touristique genevois si durement touché ces dernières années.

Au bénéfice de ce qui précède, nous vous invitons, Messdames et Messieurs les députés, à faire bon accueil à cette résolution.

371 SÉANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

Débat

M. Michel Jörimann, rapporteur (S). M. Maitre nous a dit en commission qu'il adresserait un exemplaire de ce rapport à l'association d'handicapés, qui s'était manifestée. Est-ce que cela a été fait ?

M. Jean-Lac Richardet (S). Vous vous souvenez certainement que lors du tour de préconsultation, j'avais attiré l'attention de ce Grand Conseil sur le fait que la refonte des horaires de la CGN en 1988 a détérioré les prestations des dessertes à Genève.

Le Conseil d'Etat, par la bouche de M. Maitre, s'était engagé à soumettre ce point à la commission, mais celle-ci a oublié de s'en occuper. Comme tout le monde est d'accord sur le fond pour traiter ce sujet sous la forme d'une résolution, je n'épiloguerai pas sur les tenants et aboutissants de la détérioration de l'offre de transport au départ et à l'arrivée de Genève. J'attire l'attention du Conseil d'Etat sur l'invie qui est redoublée dans un cadre suffisamment large pour lui permettre d'avoir une grande liberté d'action dans les négociations qu'il aura avec ses partenaires, que ce soit la CGN ou la Ville de Genève.

J'aimerais également rappeler que les subsides genevois budgétisés pour l'année 1990 se montent à 465 000 F. C'est une somme relativement importante qui nous permet de pouvoir discuter avec la CGN des prestations qu'elle offre à Genève.

Il est opportun de rappeler que les améliorations qui pourraient être apportées ne se feront certainement pas sans une aide financière supplémentaire. C'est dans ce cadre-là que nous demandons au Conseil d'Etat de bien vouloir faire des études et de revenir avec des propositions concrètes devant notre Grand Conseil.

M. Jean-Philippe Maitre, conseiller d'Etat. Je vous remercie de l'accueil qui a été réservé au projet de loi du Conseil d'Etat, lequel nous permettra, avec votre approbation, de signer la convention destinée à nous lier avec les cantons du Valais, de Vaud et la Compagnie générale de navigation sur le Léman pour financer cette nouvelle unité, indispensable à la navigation sur notre lac.

La proposition de résolution de M. Richardet devait être discutée en commission. Envisager un débat encore plus approfondi avec la CGN est une opportunité, la desserte avec la CGN devant effectivement être améliorée. Il est vrai que la desserte vaudoise et en particulier la lausannoise sont supérieures à celle que nous connaissons à Genève. L'honnêteté intellectuelle nous conduit à dire que les Vaudois financent le 67 % du déficit de la CGN et le 67 % de cet investissement. Nous n'y participons pour notre part, comme cela est mentionné dans le projet, qu'à concurrence de 26 %.

C'est peut-être l'explication, mais cela ne nous empêche pas d'avoir des ambitions qu'il convient de développer et cette résolution est un bon moyen pour nous y aider.

M. Michel Jörjmann, rapporteur (S). J'appuie entièrement cette proposition de résolution. Les auteurs m'auraient fait plaisir dans le dernier considérant en mettant un «h» à «s'harmoniserait».

PL 6453

Le projet est adopté en trois débats, par article et dans son ensemble.

La loi est ainsi conçue :

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

LE GRAND CONSEIL

Décrète ce qui suit:

Article 1

Le Conseil d'Etat est autorisé à ratifier la convention d'améliorations techniques à passer entre les cantons de Genève, du Valais et de Vaud, d'une part, et la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman, d'autre part.

Parties contractantes

Art. 2

Objet

¹ Cette convention est destinée à faire à la Compagnie générale de navigation un apport de fonds de 11.000.000 F au total pour l'acquisition d'un bateau de 1.500 places.

² La participation financière du canton de Genève est subordonnée à celle des autres parties contractantes et son montant est fixé à 2.909.500 F au total, à octroyer sous forme de contribution à fonds perdus au terme de la période d'amortissement de 33 ans du bateau.

Art. 3

Couverture financière

Ce crédit est inscrit par tranches annuelles, dès 1990, au budget d'investissement du département de l'économie publique, sous la rubrique 71.00.00-55501.

374

SEANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

Taux d'amortissement

Le taux d'amortissement applicable à cet investissement est fixé à 8 % de la valeur résiduelle.

Art. 4

R 173

Mise aux voix, la résolution est adoptée.

Elle est ainsi conçue :

RÉSOLUTION

*concernant la desserte genevoise
par la Compagnie générale de la navigation - CGN*

LE GRAND CONSEIL,

- considérant :
- l'octroi d'une aide financière de l'Etat de Genève d'un montant de 2,9 millions de francs destinée à l'acquisition d'une nouvelle unité d'un montant de 11 millions de francs et d'une capacité de 1 500 places;
- la contribution genevoise (Etat et Ville) pour la perte d'exploitation de la CGN fixée pour l'année 1990 à 465 000 F;
- la détérioration préjudiciable de l'offre de transport pour Genève, conséquence de la réforme des horaires introduite par la CGN en 1988;
- le fait que la CGN porte principalement son effort sur les dessertes de Lausanne, du Haut-Lac, d'Evian et d'Yvoire;
- depuis la nouvelle conception des horaires, un seul tour du lac a lieu journellement au départ de Genève. Ce fait contraint un grand nombre d'usagers désireux d'effectuer ledit tour, à plusieurs transbordements;

375

SEANCE DU 25 JANVIER 1990 (nuit)
Projet de loi et résolution : CGN

- qu'aucune possibilité d'atteindre Genève au départ de Lausanne, d'Evian, de Thonon, d'Yvoire et Nyon n'existe avant 14 h 05, dès lors trop tardivement pour déjeuner dans notre ville;
- que les bateaux historiques à vapeur («La Suisse», «Simpson» et «Savoie») sont tous basés à Lausanne alors que leurs silhouettes s'harmoniseraient particulièrement bien dans le cadre de la petite rade et seraient attractives pour le tourisme genevois,

demande au Conseil d'Etat

de bien vouloir redéfinir en collaboration avec la CGN, au moment où le canton de Genève lui octroie une substantielle aide financière, l'importance de la desserte de Genève en veillant à ce que l'offre de transport soit quantitativement et qualitativement à la mesure de ce que peut attendre une ville touristique internationalement connue.

**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.

**Loi
(9167)**

ANNEXE 8

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

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

Chapitre 1 Prêt remboursable

Art. 1 Crédit d'investissement

Un crédit d'investissement de 4 284 800 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 bateaux historiques et l'acquisition de deux unités ».

Art. 3 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera inscrit au budget d'investissement dès 2004 sous la rubrique 71.00.00.524.02.

² Le remboursement de ce crédit sera inscrit sous la rubrique 71.00.00.624.02.

Art. 4 Financement et charges financières

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

² La charge financière en intérêt est couverte par la 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 prêt sera versé en trois tranches annuelles, dès 2004, et respectivement de 2 809 000 F (en 2004), 1 304 000 F (en 2005) et 171 800 F (en 2006).

² Le remboursement du prêt est de 3% au minimum par an du montant initial.

³ Le prêt devra être remboursé au plus tard en 2038.

Chapitre 2 Prêt conditionnellement remboursable**Art. 7 Crédit d'investissement**

Un crédit d'investissement de 825 200 F est ouvert au Conseil d'Etat pour un prêt en faveur de la CGN.

Art. 8 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 l'assainissement d'une partie du chantier ».

Art. 9 Budget d'investissement

¹ Ce crédit sera inscrit au budget d'investissement dès 2004 sous la rubrique 71.00.00.524.03.

² Le remboursement de ce crédit sera inscrit sous la rubrique 71.00.00.624.03.

Art. 10 Financement et charges financières

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

² La charge financière en intérêt est couverte par la CGN.

Art. 11 Amortissement

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

Art. 12 Modalités du prêt

¹ Le prêt sera versé en trois tranches annuelles dès 2004 et respectivement de 541 000 F (en 2004), 251 000 F (en 2005) et 33 200 F (en 2006)

² Le prêt sera remboursé en fonction des excédents des recettes sur les dépenses de la CGN et selon la clé de répartition intercantonale (Vaud : 67,02 %; Valais : 6,53 %; Genève : 26,45 %).

Chapitre 3 Crédit de fonctionnement

Art. 13 Charges de fonctionnement

¹ Une subvention additionnelle d'un montant de 172 466 F est accordée à la CGN au titre de subvention cantonale de fonctionnement afin de couvrir le montant des intérêts facturés par l'Etat de Genève pour les prêts mentionnés aux sections 1 et 2.

² Dès l'année 2004, 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. 14 Budget de fonctionnement

¹ Cette subvention additionnelle est inscrite au budget de fonctionnement dès 2004.

² Un revenu équivalent est inscrit au budget de fonctionnement dès 2004.

Art. 15 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 des prêts accordés afin d'éviter un subventionnement tacite.

Art. 16 Durée

Elle prendra fin au remboursement complet des prêts.

Chapitre 4 Dispositions finales

Art. 17 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.



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique " Vevey ", du bateau " Ville de Genève " et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne

et

autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur la motion Laurent Baillif et consorts - Rénovations CGN : Ne pas retarder des investissements dont l'impact est essentiel dans de nombreux domaines

1 RESUME

L'exposé des motifs et projet de décret a pour objet le financement de la participation de l'Etat de Vaud au programme d'investissement suivant :

- La rénovation complète du "Vevey", bateau diesel-électrique à roues à aubes construit en 1907
- La rénovation du "Ville de Genève", bateau à moteur construit en 1978
- Une partie du chantier naval, à savoir des travaux d'assainissement du chantier naval et des locaux administratifs sur le site de la CGN à Ouchy.

Le programme d'investissements présenté concerne la période 2011-2012.

Le financement de ces investissements, soit CHF 24'772'600.-, sera pris en charge par les cantons de Vaud, de Genève et du Valais à raison, respectivement, de CHF 16'602'600.-, CHF 6'552'400.- et CHF 1'617'600.-.

Le projet porte également sur la nouvelle structure juridique de la CGN et sur la participation de l'Etat au plan d'assainissement de la CGN.

2 CONTEXTE ET EVOLUTION DE L'ENTREPRISE

2.1 Les trois missions de la CGN

La Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) est une société anonyme. Elle a perdu son statut de Compagnie purement privée au lendemain de la seconde Guerre mondiale, lorsque les cantons lémaniques ont commencé à la subventionner afin de garantir la desserte régulière des débarcadères du lac Léman. Elle a été fondée en 1873 et a son siège à Lausanne. Elle dispose également d'un bureau à Genève.

Les statuts de la société porte sur les trois missions de la CGN, à savoir:

- assurer un service de transport public sur le lac Léman
- contribuer au développement touristique de l'arc lémanique
- conserver le patrimoine de la flotte historique

2.2 Un fort soutien financier des milieux privés

En 2001 et 2003, la CGN a bénéficié d'aides accordées par les trois cantons riverains, respectivement CHF 9'048'000.- (destinés à la rénovation des "Montreux", "Henry-Dunant" et "Col Vert") et CHF 19'332'000.- (destinés à la rénovation du "Savoie" et à l'acquisition de 2 petits bateaux "Morges et Lavaux" et au chantier naval).

Pour compléter les aides des pouvoirs publics, la CGN a également procédé, avec succès, à des augmentations de capital-actions, à savoir :

- En 2005 et 2006, deux augmentations de capital-actions pour 6 millions de francs. Cet apport de fonds des milieux privés a principalement permis les travaux d'entretien lourds urgents et les investissements suivants sur la flotte en 2005 et 2006 :

| | | |
|--------------------------|-----|-------------|
| « La Suisse » | CHF | 1'800'000.- |
| « Simplon » | CHF | 1'450'000.- |
| « Rhône » | CHF | 600'000.- |
| « Léman » | CHF | 600'000.- |
| « Morges » et « Lavaux » | CHF | 1'550'000.- |
| Total | CHF | 6'000'000.- |

- En 2007 une augmentation de capital-actions de 4 millions de francs a eu lieu dont 1 million provenant de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Pro Vapore (sa fondation). Ces 4 millions de francs ont été affectés à la rénovation de « La Suisse ».
- En 2008, deux nouvelles augmentations de capital-actions ont eu lieu pour respectivement 10 millions et 3 millions de francs.
 - Une tranche de 10 millions, provenant de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Pro Vapore (sa fondation), a été spécialement destinée à la rénovation complète du bateau historique « La Suisse ». Au total, entre 2007 et 2008, ce sont donc 14 millions de francs qui auront été levés pour la rénovation de « La Suisse » dont CHF 11 millions par l'ABVL.
 - Une tranche de 3 millions de francs est destinée à divers investissements de la CGN, notamment les travaux indispensables de maintenance de la flotte historique.
- En 2009, une augmentation de capital-actions de 2 millions de francs a eu lieu. Ce montant a été principalement affecté à la rénovation du Simplon.
- Pendant la période 2005 – 2009, mis à part les augmentations de capital-actions, la CGN a aussi récolté des dons à hauteur de 1,945 millions.

Parmi les ressources des milieux privés, il convient de relever la contribution particulière de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL), et de Pro Vapore (sa fondation), qui met, entre 2007 et 2008, 11 millions de francs à disposition de la CGN pour la réfection du bateau amiral "La Suisse".

Aussi, ces cinq dernières années, la CGN a bénéficié d'un soutien financier remarquable des milieux privés, de l'ordre de CHF26,9 millions de francs, lui permettant d'investir pour remettre à niveau son importante flotte historique, notamment. Sans cet apport décisif, la CGN aurait dû immobiliser les bateaux à vapeur "Simplon", "Rhône" et "La Suisse".

2.3 Une contribution à l'exploitation de la France

La France ne contribuait que de manière ponctuelle aux coûts de fonctionnement de la CGN (paiement par la commune d'Evian de quelques courses supplémentaires et par les communes du Creux de Sciez pour une desserte par vedette en été).

Des négociations entre les autorités françaises et suisses, entamées au printemps 2003, sous l'égide du préfet de Haute-Savoie, ont permis l'entrée en matière pour une participation financière de la France aux indemnités d'exploitation de la CGN sur la base des résultats de la comptabilité analytique.

A cet effet, deux conventions ont été signées entre les autorités françaises et la CGN, en octobre 2004. Une des conventions a été passée entre le département de la Haute-Savoie et la CGN et l'autre convention a été passée entre la CGN et la communauté de communes du Pays d'Evian, la commune de Thonon-les-Bains et la communauté de communes du Bas-Chablais. Ces conventions ont été renouvelées et sont en vigueur jusqu'à fin 2010. Des négociations sont prévues en 2010 pour établir une nouvelle convention 2011-2013, valable sur 3 à 4 ans.

2.4 Des prestations réparties principalement entre trois cantons et la France

Les trois cantons riverains indemnisent la CGN pour le déficit d'exploitation, selon une convention passée avec la CGN en été 2008. Cette convention pose le principe du mandat de prestations.

La prise en charge des coûts non couverts de la CGN est désormais assurée dans le cadre d'un mandat de prestations passé avec les collectivités publiques.

Cette procédure était déjà appliquée pour la ligne de trafic régional Ouchy-Evian sur les eaux suisses qui bénéficie d'une indemnité des pouvoirs publics en application de l'article 49 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de ses dispositions d'application, notamment l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières (OIPAF). A cet effet, la Confédération participe au financement de l'exploitation de la ligne de trafic régional Ouchy-Evian sur les eaux suisses. Depuis 2010, l'Office fédéral des transports a reconnu comme lignes de trafic régional les deux autres lignes traversant le lac, soit Nyon-Chens et Lausanne-Thonon. Ces deux lignes sont donc également financées par la Confédération.

En revanche, les indemnités allouées pour les autres lignes desservies par la CGN sont à la charge des trois cantons riverains principalement et de la France, celles-ci étant considérées comme des lignes de transport à vocation touristique.

L'ensemble de l'offre à l'horaire fait donc l'objet d'une commande préalable de prestations de la part des pouvoirs publics. Le mandat de prestations précise le montant de l'indemnité pour les coûts non couverts par les recettes. L'indemnité n'est toutefois pas contraignante compte tenu des aléas sur les recettes de transport et les coûts des carburants.

Les autres centres de profit (croisières privées, croisières événementielles, etc.) doivent couvrir leurs propres coûts variables (y compris les coûts commerciaux liés au marketing, à la vente etc.) et contribuer à la couverture d'une part de 30% des coûts fixes de l'entreprise. Cette part est définie dans la convention précitée.

La contribution financière d'exploitation versée par les collectivités publiques françaises est réglée par convention séparée (voir chiffre 2.3 ci-dessus). Elle est calculée selon les principes de la comptabilité analytique. Actuellement il y a un écart entre la contribution calculée et la contribution effective accordée par la France. Pour 2009, la contribution ne couvre que le 60% de coûts non-couverts des prestations effectuées par la CGN sur territoire français, le solde étant pris en charges par le canton de Vaud. A moyen terme, il est demandé que la CGN obtienne de la part des collectivités françaises des contributions pour atteindre l'équilibre financier sur les tronçons "français".

Les contributions effectives versées par les autorités françaises sont les suivantes:

2004 : CHF 194'000.-

2005 : CHF 860'000.-

2006 : CHF 882'000.-

2007 : CHF 1'098'000.-

2008 : CHF 1'333'400.- (inclus un montant de CHF 258'000.- pour les surcoûts de carburant)

2009 : CHF 1'008'000.- (diminution notamment due à la baisse du taux de change)

En 2010, il est prévu que la contribution française, en euro, soit augmentée de l'ordre de 20%.

2.5 Une flotte plus équilibrée de bateaux

2.5.1 Description technique

L'annexe I présente l'inventaire de la flotte CGN au 31 décembre 2009. Huit bateaux de la flotte de la CGN sont constitués de bateaux historiques à roues à aubes et les douze autres unités sont propulsées par des hélices.

La première catégorie se répartit en deux groupes : les bateaux équipés de machines à vapeur d'origine, soit "La Suisse" (1910), le "Simplon" (1920), le "Rhône" (1927) et le "Savoie" (1914). Trois autres bateaux font tourner leurs roues à aubes grâce à un groupe diesel-électrique, à savoir l'"Helvétie" (1926), l'"Italie" (1908) et le "Vevey" (1907). Enfin, le "Montreux" (1904), qui avait été transformé en bateau à propulsion diesel-électrique, a été rénové avec l'implantation d'une nouvelle machine à vapeur en 2001.

Les bateaux à hélices sont beaucoup plus récents et constituent la flotte dite moderne de la compagnie. Le "Lausanne" (1991) est le bateau amiral de cette flotte moderne. Le "Léman" (1990) est un bateau-navette affecté à la ligne régulière entre Ouchy et Evian pour le transport des frontaliers. Les dix autres unités sont "Henry-Dunant" (1963), "Général-Guisan" (1964), "Chablais" (1974), "Ville-de-Genève" (1978), quatre vedettes "Col-Vert" (1960), "Morges" (2005), "Lavaux" (2006) et "Valais" (2008) ainsi que deux navettes rapides de type NAVIBUS "Coppet" (2007) et "Genève" (2007). Le "Chablais", remplacé par la vedette "Valais", a été démolé au cours de l'année 2010.

Parmi les bateaux à hélices, les vedettes, récemment acquises par la CGN, ont permis de rééquilibrer la flotte de la

compagnie, en mettant à disposition de la CGN des bateaux de capacité réduite et présentant des coûts d'exploitation restreints. En effet, ce sont des bateaux économiques et polyvalents, qui permettent de garantir des prestations toute l'année à des coûts acceptables.

Par ailleurs, les huit unités à roues à aubes forment l'une des plus grandes flottes européennes de ce genre de bateaux "Belle Epoque" et certainement aussi l'une des plus belles parmi celles des lacs d'Europe occidentale, selon les experts. Ces huit bateaux constituent un élément majeur du patrimoine lémanique. Ils ont été mis à l'inventaire des monuments historiques du canton de Vaud en 1999 comme mesure de protection du patrimoine.

2.5.2 Etat de la flotte

Parmi les huit bateaux à roues à aubes de la CGN, seuls le "Montreux", le "Savoie" et "La Suisse" ont une espérance de vie de plus de 30 ans, "La Suisse" étant complètement rénové en 2008-2009. Tous les autres bateaux devraient être rénovés à court et à moyen terme. L'"Helvétie" a été mis hors service en 2002 en raison de la vétusté de son groupe de propulsion. L'"Italie" a également été retiré du service, pour les mêmes raisons. Le "Vevey" a été également retiré du service à la demande de l'Office fédéral des transports (OFT), le 30 septembre 2010. Les bateaux "Rhône" et "Simplon" devraient pouvoir encore naviguer une dizaine d'années avant de devoir subir une grande rénovation.

En ce qui concerne la flotte à hélice en dehors des vedettes, son état est qualifié de vieillissant, en particulier pour le "Chablais" (1974) et le "Ville de Genève" (1978). Comme déjà mentionné, le "Chablais" a été démolie en 2010 (remplacé par la vedette "Valais") alors qu'il conviendrait de rénover partiellement le "Ville de Genève" comme cela a été pratiqué sur le "Henry-Dunant" en 2001-2002 pour permettre une exploitation pendant les 20 prochaines années. Les bateaux "Général-Guisan" et "Henry-Dunant" ont déjà été partiellement rénovés entre 1997 et 2002 et ils sont exploitables pour les 10 à 15 prochaines années.

Concernant les vedettes, mis à part le "Col-Vert" rénové en 2001-2002, ce sont des bateaux modernes construits entre 2005 et 2008 et qui présentent une durée de vie de 30 ans.

2.6 Des prestations et une fréquentation en hausse

En 2009, la CGN a assuré la desserte de 40 débarcadères grâce à l'exploitation de la flotte de la compagnie. Les kilomètres parcourus s'élèvent à 519'146. Le nombre de passagers transportés représente en 2009 le total de 1'873'422 et les chiffres de fréquentation se répartissent comme suit selon les prestations :

| | |
|------------------------|-----------|
| - Service régulier : | 1'802'844 |
| - Croisières privées : | 58'303 |
| - Croisières à thème : | 12'275 |

L'annexe 2.1 montre l'évolution des prestations kilométriques, exprimées en nombre de kilomètres parcourus par la CGN ainsi que le nombre de passagers transportés.

Les prestations kilométriques ont progressivement augmenté entre 2002 et 2006 de 29 % et de 14,5% entre 2006 et 2007. Entre 2007 et 2008, la progression continue et s'élève à 18%. Cette dernière augmentation des prestations kilométriques provient essentiellement des prestations NAVIBUS[®] sur l'entier de l'année et de l'introduction du produit des Belles Rives Montreusiennes. Quant au nombre de voyageurs transportés, il a suivi la même tendance à la hausse mais avec une progression plus faible de l'ordre de 23 % entre 2002 et 2007 et de 6% entre 2007 et 2008. Suite à l'exercice 2008 fortement déficitaire, des mesures d'économie ont été prises en supprimant des dessertes peu fréquentées, ce qui explique la baisse des prestations kilométriques en 2009 d'environ 11%. En revanche, la fréquentation a continué à augmenter de l'ordre de 4,6% entre 2008 et 2009, notamment grâce à l'augmentation de fréquentations sur les lignes transversales à travers le lac (augmentation du nombre de frontaliers).

La clientèle touristique fluctue principalement selon les conditions climatiques et l'activité touristique des régions riveraines du Léman. A cet égard, l'accroissement démographique de la région et les prestations en hausse sont également des facteurs qui expliquent cette croissance de fréquentation.

2.7 Un déficit en progression

L'annexe 2.2 présente l'évolution des résultats financiers.

Le déficit s'est légèrement dégradé de 2000 à 2001. L'augmentation des dépenses découle notamment des charges liées aux travaux du "Montreux" n'ayant pas pu être activées et à une augmentation des charges du personnel lié aux besoins accrus pour assurer l'entretien nécessaire des bateaux. La forte diminution des recettes en 2002, due à une mauvaise météo durant la saison d'été, a pu être compensée par une bonne maîtrise des charges. La hausse du déficit 2003 par rapport à 2002 s'explique essentiellement par une augmentation des charges de personnel, destiné au renforcement du service technique, qui a été partiellement compensé par l'augmentation des recettes enregistrée durant l'été 2003 particulièrement

ensoleillé et chaud.

Durant les exercices 2004 à 2006 les déficits sont restés stables.

La dégradation du déficit 2007 provient essentiellement d'une augmentation des charges de personnel, due en grande partie par le renforcement du personnel naviguant, notamment pour l'exploitation des NAVIBUS[®] introduits en 2007, ainsi que de l'augmentation du coût du carburant. Malgré la forte augmentation des produits de transport 2007, ils n'ont pas complètement compensé la hausse des charges susmentionnées.

La forte dégradation du déficit de l'exercice 2008 s'explique en grande partie par une hausse très importante du poste des carburants (+56%). La hausse modeste des produits d'exploitation n'ont pas permis de compenser la forte hausse des charges d'exploitation. Par ailleurs, l'exercice 2008 est marqué par une perte extraordinaire de CHF 7,5 millions due à une provision comptabilisée pour la perte de la caisse de pension.

L'exercice 2009 permet à la CGN de stabiliser son déficit au niveau de celui de 2007 grâce à une augmentation des recettes et à la limitation de la hausse des charges.

Le taux de couverture des charges par les recettes est stable, il se situe à 74,86 % en 2009.

2.8 Assainissement financier et réorganisation de la CGN

L'audit de la gestion de la CGN, réalisé en 2009 par la Fiduciaire Edmond Favre SA à Genève sur mandat des trois cantons, a mis en évidence la nécessité d'assainir le bilan de l'entreprise et de réorganiser la structure de l'entreprise pour mieux accomplir les missions d'exploitation des services de transports d'une part et de conservation du patrimoine d'autre part.

L'assainissement financier est indispensable pour amortir la perte reportée de 8.5 millions de francs liée à la recapitalisation de la Caisse de pensions de l'entreprise, afin de porter son taux de couverture à 90%. Les collaborateurs de la CGN sont affiliés depuis le 1er juillet 2010 à l'institution de prévoyance Profelia, qui est gérée par les Retraites populaires. De manière générale, il s'agit de donner une assise financière appropriée pour assurer la pérennité de l'entreprise. L'assainissement impliquera une réduction du capital social existant ainsi qu'un abandon des créances des cantons riverains. Pour mémoire, le capital social s'élevait au 31 décembre 2009 à 36.06 millions de francs, dont 26 millions de francs de capital-actions et 10 millions de francs de capital-participation en bons de participation, liés aux dons obtenus par la Fondation Pro Vapore pour la rénovation de la "Suisse". Les prêts des cantons représentent 33.7 millions de francs (y compris la contribution accordée pour le Lausanne).

Diverses variantes ont été examinées pour réorganiser la CGN afin de regrouper dans des entités distinctes les missions d'exploitation de prestations de transport (lignes régionales, lignes touristiques, charters et spéciales) et de conservation du patrimoine "Belle-Epoque".

La CGN, le personnel de l'entreprise par son syndicat ainsi que les groupes intéressés à la préservation du patrimoine se sont clairement opposés à toute scission de l'entreprise qui rendrait les deux entités indépendantes l'une de l'autre. Elles ont notamment rejeté le modèle visant à transférer les unités "Belle-Epoque" dans une fondation d'utilité publique alors que le service de transport resterait exploité par la CGN. Ces instances craignent en effet un désengagement des cantons dans la préservation et dans l'exploitation des unités "Belle-Epoque".

Dès lors, la solution de compromis consiste à réorganiser la CGN avec une structure de type Holding, avec une "société mère" appelée à détenir comme société de participation le capital-actions de deux "sociétés filles" à créer :

- La CGN "exploitation" possédera la flotte non historique et les autres actifs de l'actuelle CGN, à l'exclusion de la flotte historique (Belle-Epoque), et sera la société opérationnelle pour l'ensemble des deux flottes.

- La CGN "Belle-Epoque" possédera la flotte "Belle-Epoque" et aura pour but la préservation et le renouvellement des unités historiques. Cette société CGN "Belle-Epoque" poursuivra un but d'utilité publique, répondant aux critères de l'article 56, lettre g), de la loi sur l'impôt fédéral direct (LIFD ; RS 641.20), de manière à obtenir des avantages fiscaux dans le domaine des impôts directs et de la TVA. Cette structure devra permettre aux donateurs de bénéficier de déductions fiscales pour les contributions versées à des personnes morales poursuivant des buts de service public ou d'utilité publique. La société CGN "Belle-Epoque" aura en particulier pour mission de recueillir les dons pour la rénovation de ses unités historiques auprès du public, de fondations soutenant la préservation du patrimoine et de collectivités publiques. Cette structure permettra de garantir que les contributions allouées pour la préservation des unités "Belle-Epoque" soient effectivement affectées à leur financement. Les unités "Belle-Epoque", actuellement portées à l'inventaire des monuments historiques feront l'objet d'un arrêté de classement. Celui-ci précisera pour chaque unité les éléments à conserver, en tenant notamment compte des exigences de sécurité en vigueur pour l'obtention du permis de navigation ainsi que de l'évolution de la technique pour une exploitation économe.

Afin de garantir la pérennité et la stabilité future de la nouvelle entreprise, il convient que le canton de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et / ou du Valais, détienne au moins le 51% du capital de la future "société mère" CGN Holding. Cette mesure pourra être réalisée lors de la réorganisation du capital social de la CGN.

Les modalités de l'assainissement financier de l'actuelle CGN seront finalisées d'entente entre les organes de la CGN et les cantons. Une assemblée générale des actionnaires de la CGN devra finalement avaliser l'ensemble du plan.

Afin d'obtenir la compétence de réaliser les opérations définies ci-avant, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil un décret séparé sur cet objet.

L'article 1 dudit décret met en évidence la volonté de trouver une solution durable aux difficultés récurrentes de financement de la CGN.

L'article 2 a pour objet de résoudre les problèmes actuels de gouvernance de la CGN en autorisant le Conseil d'Etat à souscrire, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais, un minimum de 51% du capital-actions de la future "société-mère" CGN Holding, et en conditionnant le décret à la réalisation de cet impératif. Il convient de préciser que selon l'ampleur du plan d'assainissement financier qui s'avèrera nécessaire, cette participation pourrait être sensiblement supérieure. Cet article pose également le principe d'une représentation majoritaire des administrateurs de l'Etat de Vaud des cantons de Genève et/ou du Valais au sein du Conseil de la future "société mère" CGN Holding.

L'article 3 donne compétence au Conseil d'Etat pour fixer les formes de sa contribution à l'assainissement et à sa participation au capital-actions de la future "société mère" CGN Holding.

- L'alinéa 1 prévoit l'utilisation possible du financement octroyé par le Grand Conseil dans le cadre du crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne;
- L'alinéa 2 autorise le Conseil d'Etat à amortir de manière partielle ou totale le solde des prêts accordés par l'Etat à la CGN par décrets du 9 mai 1961, du 7 septembre 1964, du 11 décembre 1989, du 19 juin 2001 et du 3 novembre 2003 (voir tableau ci-après);

Situation des prêts de l'Etat de Vaud à la CGN au 31.12.2009

| Date décret | Libellé décret | Engagement initial | Montant net dans les comptes de l'Etat au 31.12.2009 | Correctifs d'actifs / provision prêts communes cumulés au 31.12.2009 | Montant effectif des prêts à CGN au 31.12.2009 |
|--------------|---|---|--|--|--|
| 9 mai 1961 | sur la participation de l'Etat et des communes à l'aide financière à la CGN | CHF 608'600.- contre remise d'actions privilégiées A CHF 1'217'000.- à titre de prêt CHF 391'200.- à titre de subvention à fonds perdus | 0.00 voir décret 07.09.1964 0.00 | | 0.00 voir décret 07.09.1964 0.00 |
| 7 sept. 1964 | accordant un prêt complémentaire à la CGN pour son renouvellement technique | augmentation du prêt de CHF 1'217'000.- selon décret du 9 mai 1961 à 1'609'000.- en 2ème rang avec garantie hypothécaire (n°r : montant libéré : CHF 1'632'000.-) | 0.00 | 1'639'830.00 | 1'639'830.00 |
| 11 déc. 1989 | concernant l'acquisition d'un bateau par la CGN (Lausanne) | CHF 7'372'200 sous forme de prêt converti en contribution à fonds perdus selon amortissement à raison de 3% l'an dont solde de la part communes versée lors de l'investissement (compte 20641) | 2'505'810.80 | 664'235.20 | 3'170'046.00 |
| 19 juin 2001 | concernant la rénovation de trois bateaux de la CGN (Montreux, Henry Dunant, Col-Vert) | CHF 6'064'000 sous forme de prêt remboursable à raison de 3% l'an | 4'473'109.00 | | 4'473'109.00 |
| 3 nov. 2003 | Décret concernant la rénovation du bateau historique "Savoie", l'acquisition de deux petits bateaux ainsi que l'assainissement d'une partie du chantier naval | CHF 10'860'000.- sous forme de prêt remboursable à raison de 3% l'an CHF 2'100'000.- sous forme de prêt conditionnellement remboursable, faisant l'objet d'une provision (aujourd'hui correctif d'actif) durant 25 ans | 9'659'723.00 1'680'000.00 | 420'000.00 | 9'659'723.00 2'100'000.00 |
| | | Total | 18'318'642.80 | 2'724'065.20 | 21'042'708.00 |

- L'alinéa 3 autorise le Conseil d'Etat à accepter de réduire de manière partielle ou totale la participation de l'Etat au capital-actions de la CGN qui se compose de 3'445 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de CHF 100.- et de 5 actions nominatives de type B de CHF 100.-, dans le cadre d'un assainissement financier de la CGN.

L'article 4 confie au Conseil d'Etat la charge de coordonner avec les cantons de Genève et du Valais les opérations prévues

dans les articles 1 à 3 du projet de décret.

3 ETAPES D'INVESTISSEMENTS – ETAT DE SITUATION

3.1 Période 2001-2010 – résumé des investissements réalisés

La CGN a procédé à des investissements importants destinés à la rénovation et au rajeunissement de sa flotte durant cette période. Ces investissements peuvent se résumer comme suit :

- Rénovation complète de 3 bateaux à vapeur ("Montreux", "Savoie" et "La Suisse") pour un montant de 40 millions de francs.
- Rénovation partielle d'un vapeur ("Simplon") pour un montant de 4 millions de francs.
- Rénovation partielle de 3 bateaux à moteur diesel ("Henry-Dunant", "Léman" et la navette "Col-Vert") pour un montant de 5 millions de francs.
- Acquisition de 5 vedettes ("Morges", "Lavaux", "Valais", "Coppet" et "Genève") pour un montant de 18 millions de francs.

Au total, ces investissements représentent un montant de l'ordre de 67 millions de francs. Par ailleurs, de nombreux autres investissements ont été réalisés sur tous les bateaux afin de les mettre en conformité avec les nouvelles exigences de sécurité, notamment. Enfin, le chantier naval a subi un assainissement partiel représentant un investissement de l'ordre de 3 millions de francs.

Ces investissements ont été financés pour un tiers par la CGN, à travers notamment des augmentations de capital-actions et pour les deux tiers par les pouvoirs publics (trois cantons riverains) sous forme de prêt, principalement.

3.2 Période 2011 – 2012

Le présent décret porte sur les investissements de rénovation du "Vevey" et du "Ville de Genève" ainsi que sur l'assainissement du Chantier Naval à Ouchy. Ceci pour un montant de 24'772'600 francs. Le programme des travaux est détaillé sous point 4 ci-dessous.

3.3 Période 2013 - 2020

La CGN devra investir pour maintenir leur flotte dans l'état actuel. Globalement, cela représente des investissements de l'ordre de 5 millions de francs par an. En effet, la flotte dans son ensemble représente 20 bateaux (18 en service), d'une valeur moyenne à neuf de 7.2 millions de francs par bateau et dont la durée d'amortissement est de 30 ans. Tout investissement supplémentaire devra trouver une source de financement spécifique.

Aujourd'hui, les besoins futurs d'investissements auxquels la CGN est confrontée sont le remplacement du "Général-Guisan" et la rénovation du bateau Belle Epoque "Italie" dotée d'une propulsion diesel-électrique. Par ailleurs, il s'agira d'améliorer le système de propulsion du "Montreux" en vue d'une solution moins gourmande en carburant et plus fiable que la machine à vapeur installée en 1998.

Il conviendra de trouver une affectation à l'"Helvétie" avant de rénover cette unité. Ce bateau pourrait remplacer le "Lausanne" lorsque celui-ci aura atteint sa limite d'âge à l'horizon 2020.

Le développement des prestations transfrontalières sera lié à l'engagement des autorités françaises à financer leur part aux indemnités d'exploitation.

4 PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2011-2012

Depuis 2001, l'organisation et la gestion du chantier naval ont été modernisées en séparant clairement les responsabilités entre l'entretien courant et la gestion des "grands" projets de rénovation.

Dans cette approche, les travaux de rénovation du bateau "Ville de Genève" seront confiés à des sous-traitants externes afin de permettre au personnel de la compagnie de se concentrer sur l'entretien courant de la flotte.

La rénovation du bateau "Vevey" est planifiée sur la période 2011 – 2012. Compte tenu des délais et des montants des rénovations envisagés, la direction de la CGN a décidé de s'entourer de ressources extérieures pour conduire les travaux de rénovation comme cela s'est pratiqué pour la rénovation du bateau "Savoie" en 2004 – 2006 et pour la rénovation de "La Suisse" en 2007-2009. Le mandat pour la direction générale des travaux a été confié à un bureau d'ingénieurs avec l'appui d'un architecte naval.

Le projet de rénovation de cette unité historique a été suivi dès le début par la **commission patrimoniale** à laquelle participe notamment le Conservateur cantonal des monuments historiques du canton de Vaud, la CGN et un représentant du Service de la mobilité. Le rôle de cette commission est d'apprécier les exigences patrimoniales de l'ensemble de chaque objet inscrit à l'inventaire cantonal des monuments historiques et de proposer les éléments à retenir dans la rénovation afin

de les intégrer dans la planification des travaux et le budget.

4.1 Rénovation du bateau à roue à aubes " Vevey "

4.1.1 Rapport d'inspection de l'Office fédéral des transports (OFT)

Le bateau diesel électrique "Vevey" a été inspecté par l'OFT le 15 mars 2010 à Lausanne, dans le cadre des inspections périodiques effectuées par cet office. Le rapport indique que la coque est en mauvais état avec une présence importante de rouille sur les tôles du bordé. En conséquence, l'OFT a autorisé l'exploitation du bateau jusqu'au 1er octobre 2010 à condition que la CGN fasse les travaux nécessaires pour rendre la coque étanche et qu'elle inspecte chaque jour les cales du bateau pour pouvoir réagir rapidement sur toute trace d'eau dans le bateau. Après le 1er octobre 2010, il est exigé de procéder à un assainissement approfondi de la coque du bateau pour pouvoir obtenir l'autorisation d'exploiter le "Vevey" par l'OFT.

4.1.2 Description du projet

Le "Vevey" a été construit en 1907 et il a subi une transformation importante en 1955, avec la remotorisation du bateau avec un système diesel électrique. Aujourd'hui, il a besoin d'être complètement rénové. La CGN prévoit de continuer de l'exploiter pour des croisières touristiques avec clientèle familiale, principalement dans le Haut-Lac, pour des croisières de midi, de l'après-midi et du soir. En basse saison, il peut être exploité sur d'autres parcours, comme par exemple entre Lausanne et Chillon.

Le projet de rénovation est conduit sur la base d'une capacité maximale de 560 passagers dont 194 places assises intérieur et 166 places de restauration.

Les spécifications de rénovation, notamment le standard de confort, ont été fixées en fonctions des besoins prévus pour l'exploitation principale de ce bateau qui vise une utilisation commerciale d'environ 200 passagers, ce qui correspond à la capacité en places assises à l'intérieur.

Les objectifs principaux de la rénovation sont :

- Remise en état complète de la structure, remplacement de la propulsion diesel-électrique et des installations électriques afin d'assurer le fonctionnement et l'exploitation commerciale de ce bateau pour les 30 prochaines années.
- La mise en conformité du navire avec les exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) pour la sécurité et l'accueil ainsi que le transport des personnes à mobilité réduite. En terme de sécurité, la prise en compte des dernières normes en vigueur : moyens accrus de détection et de lutte contre le feu, cloisons étanches supplémentaires, radeaux auto-gonflants, hélice d'étrave.
- L'amélioration générale du confort et des aspects liés à l'hygiène.
- La restitution la plus complète de l'aspect original du bateau tenant compte d'une exploitation commerciale moderne et des propositions de la commission patrimoniale. Il a été admis que le bateau "Savoie" servira de référence et de standard technique.
- La prise en compte de facteurs environnementaux par la pose de filtres à particules. Il s'agira du premier bateau "Belle Epoque" en Suisse doté d'un tel équipement.

4.1.3 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période 2011 - 2012.

Le budget de rénovation du "Vevey" est basé sur un devis hors taxe (prix 2010). La rénovation du bateau a été décomposée en 12 parties d'ouvrages. Le budget a été établi sur la base de ce découpage et il est structuré selon les codes de frais de construction (CFC). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque partie d'ouvrage et le pourcentage varie entre 5% et 15% en fonction du risque estimé. Le budget se présente comme suit :

| Parties d'ouvrages | Montant (CHF) | Dont divers et imprévus (CHF) | Taux divers et imprévus |
|--|-------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Superstructure - serrurerie | 1'794'790 | 234'103 | 15% |
| Coque | 1'058'140 | 138'018 | 15% |
| Timonerie | 308'550 | 14'693 | 5% |
| Aménagements intérieurs | 1'878'620 | 245'037 | 15% |
| Enveloppe extérieure | 726'520 | 77'841 | 12% |
| Navigabilité | 37'090 | 4'838 | 15% |
| Ensemble propulsif | 2'524'790 | 229'526 | 10% |
| Chauffage, ventilation, sanitaires, électricité (CVSE) | 780'550 | 70'959 | 10% |
| Cuisine - équipements | 644'810 | 30'705 | 5% |
| Sécurité - incendie | 247'030 | 32'221 | 15% |
| Pont et revêtements | 861'070 | 112'313 | 15% |
| Accastillage | 126'700 | 16'526 | 15% |
| Frais généraux | 96'910 | 12'640 | 15% |
| Coût des travaux (HT) | 11'085'570 | 1'219'423 | 12% |
| Frais d'étude / Honoraires | 1'650'380 | | |
| Coût total (HT) | | | |
| y.c. frais d'études / honoraires | 12'735'950 | | |
| Arrondi à | 12'736'000 | | |

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011 - 2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulé est le suivant :

| Période | Besoins trésorerie CHF | Taux renchérissement % | Renchérissement CHF (arrondi) | Coût total y.c. renchérissement |
|---------|------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 2011 | 9'000'000.- | 1% | 90'000.- | 9'090'000.- |
| 2012 | 3'736'000.- | 1% + 1% | 75'200.- | 3'811'200.- |
| | 12'736'000.- | | 165'200.- | 12'901'200.- |

Coût total (HT) CHF 12'901'200.-

TVA (8%) CHF 1'032'100.-

Coût final (TTC) CHF 13'933'300.-

Le coût final (TTC) y.c honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF 13'933'300.-.

4.2 Rénovation du bateau " Ville de Genève "

4.2.1 Description du projet

Le bateau "Ville de Genève" a été mis en service en 1978. Il a une longueur de 47,2 mètres et une largeur de 9,4 mètres pour une capacité de 560 passagers. Parmi les bâtiments de la CGN, il est qualifié de bateau "moyen" en termes de capacité. Il peut naviguer en toutes saisons et sur le plan de l'exploitation, il s'agit de l'un des bateaux les plus économiques de la flotte (prix de revient au km) et il est apprécié tant des passagers que des navigants.

Après 30 ans d'exploitation intensive, arrivé au terme de sa durée d'amortissement prévue en 2008, le "Ville de Genève" doit être soit remplacé, soit rénové. Un bateau neuf de cette capacité coûterait, selon les aménagements et la propulsion

choisis, entre 8 et 10 millions de francs alors qu'une rénovation est estimée à environ 4 millions de francs. La CGN a donc décidé de rénover le "Ville de Genève". Il s'agit de travaux de rénovation comparables à ceux effectués sur le "Henry-Dunant" en 2002 qui ont rendu ce bateau à nouveau attractif auprès de la clientèle.

Les travaux prévus sont les suivants : remplacement complet des moteurs de propulsion, des groupes électrogènes et des tableaux électriques rénovation du réseau électrique de bord pose d'une hélice d'étrave rénovation de la timonerie et de l'instrumentation pose de filtres à particules assainissement de la cuisine remplacement du mobilier vétuste et le pou fonctionnel mise aux normes OFT dans les domaines de la sécurité et de l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Les travaux de rénovation prévus sur le bateau "Ville de Genève" visent à permettre une exploitation pendant les 20 prochaines années.

4.2.2 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période 2011 – 2012.

Le coût du projet est basé sur des devis hors taxe (prix 2010). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque poste budgété ci-dessous et le pourcentage varie entre 5% et 15%. Le devis des travaux se présente comme suit :

| Parties d'ouvrages | Montant (CHF) | Dont divers et imprévus (CHF) | Taux divers et imprévus |
|--|------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Superstructure - serrurerie | 140'440 | 18'318 | 15% |
| Coque | 119'640 | 15'605 | 15% |
| Timonerie | 93'630 | 4'459 | 5% |
| Aménagements intérieurs | 663'070 | 86'487 | 15% |
| Enveloppe extérieure | 326'430 | 34'975 | 12% |
| Navigabilité | 62'420 | 8'142 | 15% |
| Ensemble propulsif | 1'432'220 | 130'202 | 10% |
| Chauffage, ventilation, sanitaires, électricité (CVSE) | 390'110 | 35'465 | 10% |
| Cuisine - équipements | 234'620 | 11'172 | 5% |
| Sécurité - incendie | 30'600 | 3'991 | 15% |
| Pont et revêtements | 122'410 | 15'967 | 15% |
| Accastillage | 51'010 | 6'653 | 15% |
| Frais généraux | 76'510 | 9'980 | 15% |
| Coût des travaux (HT) | 3'743'110 | 381'415 | 11% |
| Frais d'étude / Honoraires | 412'080 | | |
| Coût total (HT) | | | |
| y.c. frais d'études / honoraires | 4'155'190 | | |
| Arrondi à | 4'155'200 | | |

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011-2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulatif est le suivant :

| Période | Besoins trésorerie CHF | Taux renchérissement % | Renchérissement CHF (arrondi) | Coût total y.c. renchérissement |
|---------|------------------------|------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 2011 | 2'155'200.- | 1% | 21'600.- | 2'176'800.- |
| 2012 | 2'000'000.- | 1% + 1% | 40'200.- | 2'040'200.- |
| | 4'155'200.- | | 61'800.- | 4'217'000.- |

Calcul de la TVA (8%)

La contribution pour les travaux précités étant accordée, en principe, sous forme de fonds perdus, la TVA non récupérable doit être incluse dans le coût du projet :

| | | |
|------------------|-----|-------------|
| Coût total (HT) | CHF | 4'217'000.- |
| TVA (8%) | CHF | 337'400.- |
| Coût final (TTC) | CHF | 4'554'400.- |

Le coût final (TTC) y compris honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF 4'554'400.-

4.3 Rénovation du chantier naval, des locaux administratifs et du personnel

4.3.1 Description du projet

Les bâtiments de la CGN à Ouchy, datant de 1964, ont manqué d'entretien courant et régulier par insuffisance de moyens financiers. Une première étape de travaux a été effectuée avec les crédits publics votés en 2003. Il s'agissait de l'agrandissement du bâtiment administratif (partie du rez-de-chaussée), l'assainissement des parties nord et de l'enveloppe centrale du bassin de radoub, de la mise en conformité des réseaux de fioul, d'air comprimé et de gaz spéciaux.

Aujourd'hui, une seconde étape de rattrapage sous forme de rénovation est indispensable.

La CGN a mandaté un bureau d'ingénieurs et un bureau d'architectes afin d'établir un inventaire des besoins de rénovation et pour chiffrer les coûts des travaux. Les choix de priorité ont été effectués selon les trois critères principaux suivant : la sécurité, l'hygiène au travail et la protection de l'environnement.

Sur le plan de la sécurité, il s'agit de garantir un meilleur niveau général de sécurité, notamment en matière de protection-incendie et de lutte contre le feu. Concernant les conditions de travail, il convient d'assurer une qualité suffisante des postes de travail situés dans la partie sud du bassin de radoub (équipement, luminosité, chauffage en hiver, etc.). Il s'agit aussi d'assurer des conditions de travail adéquates pour le personnel féminin en réaménageant les vestiaires et en créant des WC séparés ainsi que de procéder à l'assainissement du logement du concierge. Concernant l'environnement et l'approche énergétique du site, les travaux d'assainissement du chantier naval, comprenant notamment l'isolation des bâtiments selon les normes en vigueur, visent la diminution de la consommation d'énergie (voir chapitre 9.7, point 5). Tous les travaux à réaliser sont conformes aux exigences de la norme SIA 380/1 édition 2009 et conformes aux directives énergétiques et de développement durable du canton de Vaud. La nouvelle norme a pour but une utilisation rationnelle et économique de l'énergie pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire dans les bâtiments et elle traite également du renforcement des exigences pour l'isolation thermique en hiver selon le nouveau modèle des prescriptions énergétiques des cantons.

Il convient de relever que la CGN a procédé à la construction d'un bâtiment destiné à la restauration assurée par l'entreprise DSR. En effet, les conditions de travail étaient devenues inacceptables pour garantir le bon fonctionnement de cette activité de restauration. Cette construction a pu être financée par la CGN, par emprunt bancaire, car les charges financières sont couvertes par le loyer payé par la société de restauration à la CGN.

La description des travaux par poste budgété (voir tableau ci-après) peut se résumer comme suit :

- **La chaufferie** date de 1964. Elle est complètement désuète et elle doit être remplacée. Le choix de mise en œuvre d'une chaufferie à gaz a été adopté, notamment en raison des recommandations énergétiques du canton.
- **Réseau de distribution de chaleur** date de la même époque que la chaufferie et il convient de rénover ce système de distribution de chaleur sur le site du chantier.
- **Les revêtements en asphalte dans le chantier** sont en mauvais état. Pour parer au plus pressé, il a été choisi de ne remplacer que la moitié du revêtement notamment dans les zones à fort trafic, utilisées par les chariots élévateurs et les camions de livraisons, soit autour de la halle de radoub.
- **Une citerne** à fioul datant de 1964, située à l'entrée du chantier, a déjà été désactivée et isolée. Il est prévu de la découper et de l'évacuer.
- **Réaménagement des ateliers sud et façades**: il s'agit de rénover cette partie d'atelier comme cela a déjà été effectué dans la partie nord lors des précédents travaux de rénovation. A savoir de redimensionner la menuiserie, d'offrir des locaux sûrs et adaptés aux normes de la peinture, de redimensionner l'atelier désuet de la tapisserie au profit de celui de la peinture. Il s'agit également d'isoler les murs du bâtiment et de changer les portes coulissantes.
- **Toits des ateliers nord, sud et de la halle de radoub**: Les toits existants seront démontés, mis en décharge

contrôlée (plaques d'Eternit). Les nouveaux toits seront isolés (l'isolation concerne uniquement les toits des ateliers) et renforcés pour pouvoir recevoir, le cas échéant plus tard, une production d'énergie photovoltaïque. La CGN et la Ville de Lausanne ont lancé à cet effet une étude afin d'analyser le projet de pose de panneaux solaires et son financement.

- **Le silo de collecte du bois** n'est plus aux normes. Il sera remplacé par un appareillage plus simple de récupération des copeaux en atelier.
- **Le paratonnerre**: le délai pour la mise en conformité, donné par l'ECA, arrive à échéance. Cette installation est rendue donc obligatoire.
- **Electricité estacades** : les installations électriques existantes datent de 1964. Elles doivent donc être refaites afin d'être mises à jour et de fournir un éclairage efficace sur les estacades pour assurer la sécurité au travail, notamment.
- **Toute la partie du bâtiment dédiée aux vestiaires et aux locaux du concierge** est totalement obsolète. Il s'agit d'aménager des sanitaires correspondants aux normes, avec la séparation homme / femme, d'isoler le bâtiment, de rénover l'installation électrique, de remplacer les vitrages et les portes.
- **Agrandissement du bâtiment administratif et isolation du bâtiment existant**: il s'agit d'agrandir une partie du 2^{ème} étage du bâtiment existant (surface de 80 m²), côté ouest sur l'emplacement de la réception actuelle. Ceci pour créer trois bureaux afin d'y installer six places de travail. La CGN a étoffé son effectif d'exploitation, ces dernières années, afin notamment d'assurer les services de piquet et d'information aux passagers (centre de contrôle du trafic). Actuellement ce personnel est logé dans des conditions précaires, dans des "Portakabin" (baraques de chantier) disséminés sur le site du chantier. Les travaux prévoient d'isoler le bâtiment administratif existant, de remplacer les vitrages et les portes.

4.3.2 Coût du projet

Le calendrier prévoit des travaux échelonnés sur la période 2011 – 2012.

Le coût du projet est basé sur des devis hors taxe (prix 2010). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque poste budgété ci-dessous. Le devis des travaux se présente comme suit :

| Parties d'ouvrages | Montant (CHF) | Dont divers et imprévus (CHF) | Taux divers et imprévus |
|---|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Travaux chantier naval (1) | | | |
| Chaufferie | 410'000 | 19'524 | 5% |
| Réseau distribution chaleur | 629'000 | 29'952 | 5% |
| Revêtement asphalte autour du bassin radoub | 241'890 | 11'519 | 5% |
| Enlèvement citerne fioul | 88'880 | 4'232 | 5% |
| Réaménagements ateliers sud et façades | 790'770 | 37'656 | 5% |
| Toits ateliers Nord et Sud | 494'400 | 23'543 | 5% |
| Toit central Halle de radoub | 453'000 | 21'571 | 5% |
| Suppression silo à bois et collecte bois | 55'330 | 2'635 | 5% |
| Paratonnerre Halle radoub et Magasin | 53'000 | 2'524 | 5% |
| Electricité estacades | 175'670 | 8'365 | 5% |
| Coût des travaux 1 (HT) | 3'391'940 | 161'521 | 5% |
| Frais d'étude / Honoraires | 610'190 | | |
| Coût total (HT) | | | |
| y.c. frais d'études / honoraires | 4'002'130 | | |
| Arrondi à | 4'002'200 | | |
| Travaux bâtiments du personnel et de l'administration (2) | | | |
| Bâtiment du personnel (assisissement logement concierge et vestiaires du personnel) | 673'000 | 32'048 | 5% |
| Bâtiment d'exploitation (agrandissement et ilsolation bâtiment existant) | 743'000 | 35'381 | 5% |
| Coût des travaux 2 (HT) | 1'416'000 | 67'429 | 5% |
| Frais d'étude / Honoraires | 316'000 | | |
| Coût total (HT) | | | |
| y.c. frais d'études / honoraires | 1'732'000 | | |
| Coût total (1) et (2) HT | | | |
| y.c. honoraires | 5'734'200 | | |

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011-2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulatif est le suivant :

| Période | Besoins trésorerie CHF | Taux renchérissement % | Renchérissement CHF (arrondi) | Coût total y.c. renchérissement |
|---------|---------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 2011 | 3'000'000.- | 1% | 30'000.- | 3'030'000.- |
| 2012 | 2'734'200.- | 1% + 1% | 55'100.- | 2'789'300.- |
| | 5'734'200.- | | 85'100.- | 5'819'300.- |

| | | |
|------------------|-----|-------------|
| Coût total (HT) | CHF | 5'819'300.- |
| TVA (8%) | CHF | 465'600.- |
| Coût final (TTC) | CHF | 6'284'900.- |

Le coût final (TTC) yc honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF6'284'900.-.

4.4 Résumé du financement (yc renchérissement et TVA)

| Objets | 2011 CHF | 2012 CHF | TVA CHF | Total (TTC) CHF |
|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| « Vevey » | 9'090'000.- | 3'811'200.- | 1'032'100.- | 13'933'300.- |
| « Ville de Genève » | 2'176'800.- | 2'040'200.- | 337'400.- | 4'554'400.- |
| Chantier naval | 3'030'000.- | 2'789'300.- | 465'600.- | 6'284'900.- |
| Total | 14'296'800.- | 8'640'700.- | 1'835'100.- | 24'772'600.- |

5 PLAN DE FINANCEMENT

La situation financière de la CGN ne lui permet pas de prendre en charge les investissements 2011-2012 avec ses ressources propres.

Ainsi, les trois cantons riverains proposent de mettre à disposition de la CGN l'entier du montant nécessaire à la réalisation du programme d'investissement 2011-2012 afin d'assurer la pérennité de l'entreprise et compte tenu des moyens importants mis à disposition par les milieux privés ces dernières années.

Le coût global du programme d'investissement 2011-2012 s'élève à CHF 24'772'600.-TTC (y compris le renchérissement). Son financement sera pris en charge par les trois cantons riverains selon la clé de répartition prévue dans la convention intercantonale, renouvelée en juin 2008, concernant les contributions versées à la CGN.

Le plan de financement se présente de la manière suivante, avec la répartition entre les cantons selon la clé de répartition historique :

| | | | |
|--|-----|--------------|------------------|
| • Coût du programme d'investissement (TTC) | | CHF | 24'772'600.- |
| • Contribution des cantons | | | |
| • dont canton de Vaud (67.02%) | CHF | 16'602'600.- | |
| • dont canton de Genève (26.45%) | CHF | 6'552'400.- | |
| • dont canton du Valais (6.53%) | CHF | 1'617'600.- | CHF 24'772'600.- |

Le total des contributions est égal au coût (TTC) : CHF 24'772'600.-

Les contributions des cantons de Genève et du Valais seront soumises aux autorités compétentes.

6 PARTICIPATION DES POUVOIRS PUBLICS

6.1 Cantons riverains

La contribution des pouvoirs publics sera accordée comme suit par objet :

| | Canton de Vaud (67.02%) | Canton de Genève (26.45%) | Canton du Valais (6.53%) | Total |
|------------------------|--|--|---|---------------------|
| Vevey | 9'338'100.- | 3'685'400.- | 909'800.- | 13'933'300.- |
| Ville de Genève | 3'052'400.- | 1'204'600.- | 297'400.- | 4'554'400.- |
| Chantier | 4'212'100.- | 1'662'400.- | 410'400.- | 6'284'900.- |
| Total (arrondi) | 16'602'600.- | 6'552'400.- | 1'617'600.- | 24'772'600.- |

Pour mémoire, la Confédération participe au financement de l'exploitation des lignes de trafic régional Ouchy-Evian, Ouchy-Thonon et Nyon-Chens sur les eaux suisses. En revanche, les indemnités allouées pour les autres lignes desservies par la CGN sont à la charge des trois cantons riverains principalement et de la France, celles-ci étant considérées comme des lignes de transport à vocation touristique. La Confédération ne participe donc pas aux investissements prévus liés au trafic touristique de la CGN.

6.2 Etat de Vaud et communes

Conformément à l'article 7 de la loi sur les transports (LTP) du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000, les lignes de navigation sur le lac Léman sont assimilées aux lignes de trafic régional.

Selon les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics précitées en vigueur, les communes ne participent pas directement à la contribution d'investissement, mais elles participent aux charges financières de l'Etat à raison de 30%, soit à la charge d'amortissement et d'intérêts. Ce point est développé dans les chapitres 9.2 et 9.3 relatifs aux conséquences financières du projet de décret.

L'Etat financera donc l'entier de la part vaudoise de l'investissement, soit le montant de CHF 16'602'600.-.

7 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le programme d'investissement sera réalisé sous la conduite du bénéficiaire des contributions.

Les modalités de collaboration, notamment le "reporting", seront fixées dans une convention entre le canton et le bénéficiaire des contributions, comme le prévoit la loi sur les transports publics (art.9 LTPu, alinéa 4).

Le suivi financier assuré par le bénéficiaire de la contribution devra en particulier mettre en évidence la gestion du poste "divers et imprévus" et "renchérissements" de manière à limiter au maximum l'engagement de ces montants. Le versement des acomptes sera déterminé sur la base des besoins effectifs selon l'avancement des travaux.

Le Service de la mobilité, du Département des infrastructures, assure le suivi et le contrôle des contributions.

8 ESTIMATION DES BESOINS ANNUELS DE TRESORERIE

Le crédit sollicité à charge de l'Etat de Vaud s'élève à CHF 16'602'600.-. Ce montant figurera dans le budget d'investissement de l'Etat.

En fonction du calendrier des travaux présenté sous point 4.4, les besoins annuels de trésorerie peuvent être planifiés comme suit:

| | 2011 CHF | 2012 CHF | Total CHF |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Montants nets Etat de Vaud | 10'348'300.- | 6'254'300.- | 16'602'600.- |

9 CONSÉQUENCES DU PROJET DE DÉCRET

9.1 Conséquence sur le budget d'investissement

Les conséquences du projet sont les suivantes sur le budget d'investissement concernant le programme d'investissement 2011-2012 de la CGN. Cet objet, soit "CGN – programme d'investissement 2011-2012", porte le numéro de référence 600'541. Cet objet ne figure pas encore dans le budget d'investissement 2011, ni dans le plan d'investissement 2012-2014. Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront adaptées dès l'adoption de ce décret par le Grand Conseil.

| Intitulé | En milliers de francs | | | | |
|---|-----------------------|----------------|------------|------------|------------------|
| | Année 2011 | Année 2012 | Année 2013 | Année 2014 | Total |
| a) Transformations immobilières : dépenses brutes | 10'348,3 | 6'254,3 | 0 | 0 | +16'602,6 |
| a) Transformations immobilières : recettes de tiers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat | 10'348,3 | 6'254,3 | 0 | 0 | +16'602,6 |
| b) Informatique : dépenses brutes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| b) Informatique : recettes de tiers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| c) Investissement total : dépenses brutes | 10'348,3 | 6'254,3 | 0 | 0 | +16'602,6 |
| c) Investissement total : recettes de tiers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat | 10'348,3 | 6'254,3 | 0 | 0 | +16'602,6 |

9.2 Amortissement annuel

L'Etat financera la contribution à la CGN d'un montant de CHF 16'602'600.-, à amortir en vingt ans. Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 830'200.-.

- En application de la loi sur les transports publics, modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 830'200.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

| | | |
|----------------|----------------------|---------------|
| • Etat de Vaud | 70% de CHF 830'200.- | CHF 581'200.- |
| • Communes | 30% de CHF 830'200.- | CHF 249'000.- |
| Total | | CHF 830'200.- |

Les bassins de transport suivants sont concernés : Nyon – Rolle – Aubonne (20%), Morges – Cossonay (20%), Lausanne – Echallens – Oron (30%), Riviera – Pays d'Enhaut (20%) et Chablais (10%).

9.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêt (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 16'602'600 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 456'600-$$

- En application de la loi sur les transports publics, modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 456'600.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

| | | | |
|----------------|----------------------|-----|-----------|
| • Etat de Vaud | 70% de CHF 456'600.- | CHF | 319'600.- |
| • Communes | 30% de CHF 456'600.- | CHF | 137'000.- |
| Total | | CHF | 456'600.- |

La participation des communes sera calculée sur la base des montants effectivement libérés par le canton, au taux d'intérêt moyen des emprunts de l'Etat, et à partir de la date du versement par l'Etat. La part des communes est enregistrée aux recettes des comptes du Service de la mobilité dans la rubrique budgétaire 66.4527.

Les bassins de transport suivants sont concernés : Nyon – Rolle – Aubonne (20%), Morges – Cossonay (20%), Lausanne – Echallens – Oron (30%), Riviera – Pays d'Enhaut (20%) et Chablais (10%).

9.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif du personnel du Service de la mobilité.

9.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant

9.6 Conséquences sur les communes

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur les communes. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 9.2 et 9.3. Ces informations sont également reprises au point 9.14.

| Intitulé (CHF) | 2012 | 2013 et ss. |
|--|------------------|------------------|
| Part communes à l'amortissement (charge théorique) (9.2) | 249'000.- | 249'000.- |
| Part communes aux intérêts (charge théorique) (9.3) | 137'000.- | 137'000.- |
| Total net | 386'000.- | 386'000.- |

9.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet de décret a fait l'objet d'une évaluation en appliquant la "boussole vaudoise du développement durable". Cette évaluation a fait ressortir des éléments favorables concernant le domaine de l'environnement en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de la consommation d'énergie.

En résumé, l'évaluation du projet de décret permet de relever les points favorables en matière de développement durable comme suit :

- Les travaux de rénovation des bateaux "Vevey" et "Ville de Genève" prévoient la pose de filtres à particules. Cela signifie qu'il y aura moins de rejet de substances polluantes grâce à ces filtres. Sur une flotte de 19 unités en exploitation, trois d'entre elles ("Vevey", "Ville de Genève" et le petit bateau "Valais" (inauguré au printemps 2008)) seront donc équipées d'un filtre à particules.
- Conformément au règlement en vigueur, la CGN n'utilise que des "antifoulings" (peinture sous-marine) d'un type approuvé. Ces antifoulings ne sont pas nocifs pour la faune. Par ailleurs, le "Vevey" et le "Ville de Genève" seront entièrement sablés afin de permettre une préparation de surface parfaite avant peinture.

- Les moteurs des "Vevey" et "Ville de Genève" sont très anciens, respectivement plus de 50 ans et 30 ans d'âge. Il est prévu d'installer des moteurs diesel de propulsion déjà utilisés à la CGN sur des unités récentes, ceci afin de répondre à un besoin de standardisation des équipements facilitant l'entretien, mais aussi dans le but de réduire la consommation de carburant. Grâce à ces nouveaux moteurs, munis de filtres à particules, avec des carènes sablées et recouvertes d'antifouling performant, la réduction de la consommation de carburant est estimée à environ 10% (ce qui représente pour le "Vevey" une économie d'environ 20'000 litres et pour le "Ville de Genève" environ 17'000 litres).
- Les ponts en bois massifs qui étaient traditionnellement réalisés en iroko massif de 50 mm d'épaisseur seront remplacés sur le "Vevey" et en moindre mesure sur le "Ville de Genève" par des panneaux en contreplaqué de 35 mm. Ces ponts ne contiennent plus que 2 mm d'iroko en surface afin de conserver l'aspect pont en bois. La réduction de la quantité de bois exotique utilisée est donc très importante et l'iroko utilisé est certifié FSC.
- Les travaux d'assainissement du chantier naval prévoient l'isolation des bâtiments du bassin de radoub, des bâtiments du personnel et de l'administration ce qui permettra de réduire le chauffage de ces bâtiments. Cela conduit à une économie de mazout de l'ordre de 15% (soit environ 30'000 litres) et une réduction de rejets polluants d'environ 76'500 kg CO2.
- La rénovation des toitures du bassin de radoub est prévue pour recevoir des panneaux solaires. Une étude a débuté (printemps 2008) entre la CGN et la Ville de Lausanne pour analyser ce projet et le financer.
- Une partie des travaux d'assainissement du chantier naval, notamment les travaux destinés aux réaménagements d'ateliers, permettront l'amélioration de la sécurité au travail.
- La rénovation du bateau historique "Vevey" est une mesure de conservation et de maintien du patrimoine lémanique.

9.8 Programme de législation (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

9.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv).

Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTPu).

Les conditions des contributions seront formalisées dans une convention spécifique qui sera passée entre l'Etat de Vaud, représenté par le Département des infrastructures (DINF), et le bénéficiaire de l'aide, selon les articles 4, alinéa 1 lettre a) et 9, alinéa 4, de la LTPu. Cette convention fixera les modalités des contributions, notamment la procédure de suivi et de contrôle des subventions (lettre h de l'article 11, LSubv), l'obligation de renseigner du bénéficiaire (lettre k de l'article 11, LSubv). Le suivi est assuré par le Service de la mobilité du DINF.

9.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 7, 2^{ème} alinéa LFin, est considéré comme "liée" et donc dispensée de mesure compensatoire "la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret". En revanche, on est en présence d'une dépense nouvelle lorsque l'autorité de décision a une liberté d'action relativement grande quant au principe de la dépense, quant à la quotité de la dépense ou d'autres modalités ou quant au moment où elle sera engagée.

L'analyse juridique du projet de décret conclut de la manière suivante :

- Rénovation du bateau Vevey : dépense nouvelle compte tenu de l'aspect patrimonial de la rénovation et son affectation sur les lignes du trafic touristique.
- Rénovation du bateau Ville de Genève : dépense nouvelle compte tenu de son affectation sur les lignes du trafic touristique.
- Rénovation du Chantier naval : dépense nouvelle compte tenu de son affectation principale sur les lignes du trafic touristique.

Le plan d'assainissement de la CGN prévu pour consolider la situation financière de la société a notamment pour but de limiter les charges d'amortissement. Pour l'Etat de Vaud, l'abandon des créances correspond à une diminution annuelle des charges de CHF 728'800.-. Le complément d'économie sera réalisé par l'assainissement du bilan de la CGN.

9.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

9.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet n'a pas d'incidences.

9.13 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences.

9.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 9.2 à 9.6.

En milliers de francs

| Intitulé | Année 2011 | Année 2012 | Année 2013 | Année 2014 | Total |
|---|------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Personnel supplémentaire (ETP) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Frais d'exploitation | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Charge d'intérêt | 0 | 456,6 | 456,6 | 456,6 | +1'369,8 |
| Amortissement | 0 | 830,2 | 830,2 | 830,2 | +2'490,6 |
| Prise en charge du service de la dette | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres charges supplémentaires | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total augmentation des charges | 0 | 1'286,8 | 1'286,8 | 1'286,8 | +3'860,4 |
| Diminution de charges | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Revenus supplémentaires : part communes aux intérêts | 0 | 137,0 | 137,0 | 137,0 | -411,0 |
| Revenus supplémentaires : part communes à l'amortissement | 0 | 249,0 | 249,0 | 249,0 | -747,0 |
| Total net | 0 | 900,8 | 900,8 | 900,8 | + 2'702,4 |

10 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LA MOTION LAURENT BAILLIF ET CONSORTS – RENOVATION CGN : NE PAS RETARDER DES INVESTISSEMENTS DONT L'IMPACT EST ESSENTIEL DANS DE NOMBREUX DOMAINES

10.1 Rappel de la motion

Début janvier, le soussigné a posé une question à propos de l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) en préparation depuis juin 2008 et destiné à assurer le financement de la part incombant au canton de Vaud pour d'importants investissements de la Compagnie générale de navigation (CGN).

Dans sa réponse du 20 janvier 2009, M. le conseiller d'Etat François Marthaler a confirmé l'existence dudit EMPD et l'intérêt de ces investissements, ainsi que l'engagement du canton face aux autres contributeurs assurant le financement de la CGN. Il a en particulier évoqué, pour expliquer le retard pris dans le planning concernant la rénovation du bateau le VEVEY, la démarche législative entamée par le canton de Genève afin de donner une base solide à son subventionnement.

Selon les déclarations de M. Marthaler, le Conseil d'Etat a demandé et obtenu de l'Office fédéral de la navigation une prolongation d'une année de l'autorisation de naviguer du VEVEY, afin qu'il ne soit pas désarmé comme prévu à fin 2009. Afin de tenir ce nouveau calendrier, il était prévu que le projet d'EMPD soit soumis au Conseil d'Etat avant fin mars 2009 et ensuite au Grand Conseil, qui aurait dû le prendre en compte en automne de cette année.

Or, les dirigeants de la CGN s'inquiètent de ce que ce calendrier, extrêmement serré, semble ne pas pouvoir être respecté. Au cas où les travaux ne pourraient pas être entamés à fin 2009, ce retard aurait des conséquences extrêmement graves pour la CGN. Elle se verrait contrainte de maintenir à grand frais en exploitation un navire dont l'état nécessite un entretien lourd et coûteux.

Selon les évaluations déjà évoquées dans la question orale de janvier dernier, le montant nécessaire dans les plus brefs délais est de 10 à 12 millions pour la rénovation du VEVEY et à peu près l'équivalent pour la réhabilitation du chantier naval de Bellerive.

Dans les circonstances actuelles, un tel investissement a de nombreuses vertus. Je vais les énumérer sans prétendre refléter une hiérarchie indiscutable entre les différents aspects ci-dessous.

- Relance économique : le plan de travail est parfaitement défini, les plans de réalisations sont prêts et immédiatement opérationnels, le travail peut être entamé dès la fin de l'année 2009 au terme de l'exploitation estivale de la flotte Belle Epoque.
- Richesse de la palette industrielle bénéficiant de l'investissement : la complexité d'une telle rénovation, sollicitant de nombreux artisans souvent écartés des grands projets de construction immobilière, est garante d'un impact très positif sur le "biotope industriel" diversifié du canton.
- Maintien du patrimoine : la flotte Belle Epoque est considérée comme un patrimoine essentiel de notre pays dans son ensemble, et de nos régions lémaniques tout particulièrement. Il n'est pas imaginable de laisser disparaître ces bateaux par défaut d'entretien, comme cela a été fait dans les 1970/80, à une époque où la sensibilité à la défense du patrimoine historique et industriel était moindre.
- Plan de mobilité : la publication par le Conseil d'Etat de son plan de mobilité, à fin mars 2009, frappait par son absence totale de référence à la navigation lacustre. C'est ne pas faire justice à la CGN, qui transporte chaque jour plusieurs centaines de frontaliers sur différents axes de traversée. Même si l'on s'oriente, pour améliorer encore l'efficacité et la rentabilité de ces navettes, vers l'engagement de nouveaux bateaux plus économes et plus efficaces, les coûts engendrés par l'entretien de la flotte Belle Epoque pèsent sur la capacité d'investissement de la CGN dans de nouveaux moyens de transport nautique.

Pour toutes ces raisons, j'invite par cette motion le Grand Conseil à exiger du Conseil d'Etat qu'il lui soumette d'ici à l'automne 2009 un EMPD destiné à financer la rénovation du VEVEY et la réhabilitation du chantier naval de Bellerive.

Je demande que cette motion soit renvoyée directement au Conseil d'Etat, afin que le délai annoncé initialement puisse être respecté.

(Signé) Laurent Baillif et 31 cosignataires

10.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le présent exposé des motifs et le projet de décret répondent à la demande formulée dans la motion.

11 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

- les projets de décrets ci-après

et de prendre acte :

- du rapport sur la motion Laurent Baillif et consorts - Rénovations CGN : Ne pas retarder des investissements dont l'impact est essentiel dans de nombreux domaines

Compagnie générale de navigation sur le lac Léman

Annexe 1

Etat de la flotte CGN au 31 décembre 2009

| Bateaux à voyageurs | Date de la mise en service ** | Longueur hors tout (m) | Largeur hors tout (m) | Nombre de passagers OFT/Places assises intérieurement/places en restauration | Déplacement à léger (t) | Consommation litres /km*** | Consommation litres / t.km*** |
|---|-------------------------------|------------------------|-----------------------|--|-------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| <i>Bateaux à vapeur à aubes</i> | | | | | | | |
| La Suisse | 1910-2008/9 | 78,5 | 15,9 | 850 / 332 / 254 | 518 | 20.4 | 0.039 |
| Simplon | 1920-2005 | 78,5 | 15,9 | 1000 / 414 / 370 | 474 | 23.1 | 0.049 |
| Rhône | 1927-1969 | 68,0 | 14,3 | 850/340/296 | 367 | 26.9 | 0.073 |
| Savoie | 1914-2006 | 68,0 | 14,3 | 560 / 188 / 152 | 338 | 15.2 | 0.045 |
| Montreux | 1904-2001 | 68,3 | 14,3 | 560 / 184 / 160 | 332 | 24.1 | 0.073 |
| <i>Bateaux à moteur diesel électrique à aubes</i> | | | | | | | |
| Helvétie * | 1926-1977 | 78,5 | 15,9 | 1400/400/350 | 468 | - | - |
| Italie * | 1908-1958 | 66,0 | 14,0 | 750/194/166 | 296 | - | - |
| Vevey | 1907-1955 | 66,0 | 14,0 | 750 / 194 / 166 | 297 | 6.3 | 0.021 |
| <i>Bateaux à moteur</i> | | | | | | | |
| Lausanne | 1991 | 78,8 | 13,4 | 1200 / 500 / 500 | 670 | 15.1 | 0.023 |
| Léman | 1990 | 49,6 | 10,0 | 780 / 465 / 0 | 247 | 7.9 | 0.032 |
| Henry-Dunant | 1963-2002 | 50,2 | 9,8 | 700 / 212 / 212 | 210 | 4.6 | 0.022 |
| Général-Guisan | 1964-1998 | 50,2 | 9,8 | 700 / 185 / 123 | 209 | 4.9 | 0.023 |
| Chablais | 1974 | 46,1 | 8,4 | 560 / 128 / 104 | 185 | 4.5 | 0.024 |
| Ville-de-Genève | 1978 | 47,2 | 9,4 | 560 / 198 / 198 | 207 | 5.0 | 0.024 |
| Col-Vert | 1960-2002 | 28,3 | 5,8 | 130 / 72 / 0 | 40 | 2.0 | 0.050 |
| Morges | 2005 | 30,8 | 7,4 | 200/ 64 / 64 | 75 | 3.9 | 0.052 |
| Lavaux | 2006 | 30,8 | 7,4 | 200/ 64 / 64 | 75 | 4.6 | 0.061 |
| Valais | 2008 | 30,8 | 7,4 | 200/ 64 / 64 | 75 | 2.6 | 0.035 |
| NAVIBUS® Coppet | 2007 | 24,8 | 7,1 | 120 / 99 / 0 | 44 | 8.8 | 0.200 |
| NAVIBUS® Genève | 2007 | 24,8 | 7,1 | 120 / 99 / 0 | 44 | 9.0 | 0.205 |

* L' "Helvétie" a été mis en hors service en 2002 / L' "Italie" a été mis hors service en 2007

** La seconde date indique la dernière reconstruction ou transformation importante

*** Consommation calculée avec une vitesse usuelle de 25 km/h sauf pour NAVIBUS® (50 km/h)

Annexe 2.1

Compagnie générale de navigation sur le lac Léman**Éléments statistiques :***1. Effectif du personnel et prestations de transport et trafic*

| | Effectif du personnel | Prestations kilométriques (km) | Voyageurs transportés |
|------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
| 1990 | 129 | 335'425 | 1'796'336 |
| 1995 | 137 | 301'115 | 1'424'911 |
| 1996 | 137 | 309'852 | 1'391'926 |
| 1997 | 137 | 327'435 | 1'434'260 |
| 1998 | 138 | 335'208 | 1'495'601 |
| 1999 | 145 | 326'588 | 1'563'507 |
| 2000 | 151 | 325'966 | 1'473'652 |
| 2001 | 154 | 338'055 | 1'497'541 |
| 2002 | 151 | 337'080 | 1'368'881 |
| 2003 | 155 | 342'633 | 1'412'117 |
| 2004 | 158 | 353'677 | 1'440'941 |
| 2005 | 156 | 398'495 | 1'529'422 |
| 2006 | 161 | 435'197 | 1'605'322 |
| 2007 | 171 | 498'140 | 1'686'394 |
| 2008 | 188 | 587'715 | 1'790'702 |
| 2009 | 182 | 519'146 | 1'873'422 |

Compagnie générale de navigation sur le lac Léman

Annexe 2.2

Eléments statistiques :

2. Résultats financiers

| | Recettes d'exploita- tion | Charges d'exploita- tion | Résultats d'exploita- tion | Indemnité trafic régional * | Produits extraordi- naires ** | Charges extraordi- naires | Taux de couverture des charges *** | Résultat |
|----------|---------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|---|-------------|
| | (CHF 1000) | (CHF 1000) | (CHF 1000) | (CHF 1000) | (CHF 1000) | (CHF 1000) | (%) | (CHF 1000) |
| 2000 | 17'977 | 23'106 | -5'129 | 798 | 601 | 919 | 77 | -4'649 |
| 2001 | 18'042 | 23'719 | -5'677 | 488 | 2'051 | 1'989 | 78 | -5'127 |
| 2002 | 16'966 | 22'554 | -5'588 | 429 | 742 | 587 | 77 | -5'004 |
| 2003 | 18'200 | 24'133 | -5'933 | 343 | 557 | 797 | 75 | -5'830 |
| 2004 | 17'630 | 24'887 | -7'257 | 330 | 1'979 | 939 | 76 | -5'887 |
| 2005 | 19'306 | 26'103 | -6'797 | 359 | 468 | 28 | 76 | -5'998 |
| 2006 | 20'649 | 27'465 | -6'816 | 403 | 332 | 76 | 76 | -6'157 |
| 2007 | 22'808 | 31'018 | -8'210 | 633 | 1'033 | 49 | 77 | -6'593 |
| 2008**** | 23'653 | 34'352 | -10'699 | 503 | 575 | 7'577 | 70***** | -17'198 |
| 2009 | 24'771 | 33'359 | -8'588 | 1'536 | 506 | 370 | 75 | -6'916 |

* Depuis 1996, en application de la LCF révisée, la ligne Ouchy - Evian est admise comme une ligne de trafic régional. A ce titre elle est indemnisée par la Confédération et le Canton de Vaud.

** Sans la participation des cantons à la couverture des déficits.

*** En considérant l'ensemble des produits, mais sans l'indemnisation pour le trafic régional.

**** en 2008 charge extraordinaire de KCHF 7500 de Provision Caisse de pension Ascoop

*****En considérant l'ensemble des charges, mais sans la charge de provision Ascoop de KCHF 7500.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- est accordé au Conseil d'Etat pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte "Dépenses d'investissement" et amorti en vingt ans.

Art. 3

¹ Les contributions accordées par le présent décret sont soumises aux conditions suivantes :

a. L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une "double scission horizontale", à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (holding) détenant à 100% les parts des deux filiales.

b. Les parts de la holding sont détenues majoritairement par l'Etat de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais

c. Les Statuts de la holding prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant l'Etat de Vaud correspondant au minimum à la participation de ce dernier, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat fixe par convention les modalités de la contribution. Celle-ci peut être accordée sous forme de subventions à fonds perdus ou de participation au capital-actions, respectivement selon une combinaison de ces formes de financement.

Art. 5

¹ Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a), de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .

PROJET DE DÉCRET**autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN**

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000

vu la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM) du 17 mai 2005

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre toute mesure visant un assainissement durable de la situation, notamment financière, de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre une participation, pour le seul Etat de Vaud ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais, de 51% au moins du capital de la société holding créée, détenue et administrée conformément à l'alinéa 2 du présent article.

² Les mesures faisant l'objet du présent décret sont soumises aux conditions suivantes :

- a. L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une "double scission horizontale", à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (holding) détenant à 100% les parts des deux filiales.
- b. Les parts de la holding sont détenues majoritairement par l'Etat de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais
- c. Les Statuts de la holding prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant l'Etat de Vaud correspondant à la participation de ce dernier, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.

Art. 3

¹ Pour procéder aux opérations prévues dans les articles 1 et 2 susmentionnés, le Conseil d'Etat est autorisé à :

- utiliser de manière partielle ou totale le financement octroyé par le Grand Conseil dans le cadre du crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne
- à amortir de manière partielle ou totale le solde des prêts accordés par l'Etat à la CGN par décrets du 9 mai 1961, du 7 septembre 1964, du 11 décembre 1989, du 19 juin 2001 et du 3 novembre 2003
- à réduire de manière partielle ou totale la participation de l'Etat au capital-actions de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne qui se compose de 3'445 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de CHF 100.- et de 5 actions nominatives de type B de CHF 100.-, dans le cadre d'un assainissement financier de la CGN.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de coordonner avec les cantons de Genève et du Valais les opérations prévues dans les articles 1 à 3 du présent décret.

Art. 5

¹ Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret conformément à l'art. 84, alinéa 1, lettre a), de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le .

Le président :

Pascal Broulis

Le chancelier :

Vincent Grandjean