

Date de dépôt: 20 avril 2005

Messagerie

**Réponse du Conseil d'Etat
à l'interpellation urgente écrite de M. Gabriel Barrillier : Le projet
d'horaire 2006 de la CGN défavorise gravement Genève**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 17 mars 2005, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

Depuis plusieurs années la CGN, avec le soutien des cantons riverains, (en particulier Vaud et Genève) et plus récemment de la France voisine, s'est engagée dans une campagne de longue haleine de rénovation et de rajeunissement de la flotte sur le Léman.

Une véritable course contre la montre est en cours pour sauver la plus belle flotte "Belle Epoque" du monde. Cette opération exigera un apport financier public et privé considérable. L'avenir de l'offre de transports (touristique et commerciale) dépendra bien évidemment de la réussite de cet investissement qui ne pourra pas être réalisé sans une participation très importante du canton de Genève.

Or, le projet d'horaire 2006 de la CGN défavorisera la desserte du bout du lac et donnera ainsi un signal négatif aux magistrats, aux autorités et aux divers groupements qui se mobilisent en faveur de la navigation touristique et commerciale sur le lac. Selon le projet d'horaire 2006, il ne sera en effet plus possible d'aller directement de Genève à Chillon alors que le château est l'une des destinations majeures du Léman. Le tour du lac avec un seul bateau ne sera plus possible et obligera les passagers à de nombreux changements. Le projet supprime aussi une course Evian-Genève, qui permettait à de très nombreux touristes résidant à Evian de passer une après-midi complète à Genève entre 13h et 17h. Alors que jusqu'ici il était possible de se rendre à Evian pour le déjeuner, désormais l'on arrivera après l'heure

du déjeuner et en changeant deux fois de bateaux ! On voudrait dissuader les touristes que l'on ne s'y prendrait pas autrement...

Quelles mesures et démarches entend prendre le Conseil d'Etat pour maintenir, tout au moins en 2006, l'offre de la CGN à partir de Genève ?

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1. La desserte genevoise

En 1996, la desserte de Genève se trouvait au plus bas; aucune course n'était offerte au public de notre canton de novembre à fin mars; quelques prestations existaient durant les dimanches, principalement, au mois d'avril, mai et septembre. Seules de petites et moyennes unités de la CGN accostaient encore à Genève.

Suite à des interventions soutenues du canton, il a été possible de remonter progressivement la rampe; quelques exemples :

1996		2006
- de novembre à mars	- aucune course	- 1 croisière samedi et dimanche - 1 croisière gourmande tous les jours (sauf janvier-février) - 1 croisière fondue jeudi et vendredi
- en septembre (15-30)	- 4 croisières	- 9 croisières
- en octobre	- aucune croisière	- 9 croisières
- en avril	- 2 croisières le dimanche	- 9 croisières tous les jours
- en mai	- 3 croisières le dimanche - 4 croisières tous les jours	- 9 croisières tous les jours

- en été (juin à mi-septembre)	- 11 croisières tous les jours - 2 croisières en juillet-août	- 12 croisières tous les jours
--------------------------------	--	--------------------------------

En 2006, 3 bateaux de la flotte historique "Belle Epoque" partent de Genève, dont le bateau "Savoie" entièrement rénové grâce aux fonds publics des trois cantons riverains accordés en 2004.

Il est exact que l'horaire 2006 est un peu moins étoffé par rapport à l'horaire 2005, non en kilomètres parcourus, mais en nombre de courses.

Cette réduction ne touche pas uniquement notre canton, mais tous les cantons riverains et la France; elle résulte notamment d'une réduction de la durée du temps de travail, suite à une décision fédérale, faisant passer la durée maximum du travail de 98 heures hebdomadaires à 72 heures (et uniquement durant la haute saison), soit une réduction de plus de 25 %.

Ainsi, la reconduction de l'horaire version 2005 en 2006 nécessiterait l'engagement d'une cinquantaine de collaboratrices et collaborateurs, afin de doubler les équipages sur les longues courses, soit un coût supplémentaire de l'ordre de 4 millions de francs, qui s'ajouteraient aux 6 millions de déficit actuel assumé par les cantons riverains et la France. (Part genevoise au déficit, cf tableau p. 6).

De plus, l'horaire 2006 doit tenir compte des exigences formulées par les pouvoirs publics (Conseil d'Etat et Grand Conseil), à savoir :

- 1.- Amélioration de la couverture des prestations commandées; même si le taux actuel de couverture de 75 % peut être considéré comme très bon pour une compagnie de transports publics; objectif atteint.
- 2.- Participation de la France (but atteint après plus de 20 ans de tractation) à raison de F 850 000.- pour 2006.
- 3.- Mise en place d'une comptabilité analytique permettant d'établir le coût de chaque ligne par type de bateau; objectif atteint.
- 4.- L'établissement d'un mandat de prestations intercantonal (plus la France) permettant à chaque canton de commander les courses qu'il souhaite, avec l'accord des autres partenaires, lorsqu'une ligne concerne plusieurs cantons ou une liaison transfrontalière; objectif atteint.
- 5.- La mise en place d'une enquête auprès des usagers; objectif atteint. Deux tiers des usagers de la CGN souhaitent des croisières de courte à moyenne durée.

En conséquence, la réduction du temps de travail (25%), l'augmentation des exigences de sécurité, la hausse massive du prix des carburants, la très probable non-restitution des taxes fédérales sur les carburants, conduisaient à de tels surcoûts, malgré la participation de la France, qu'il a bien fallu procéder à des choix, soit la suppression de longues dessertes au profit de croisières plus courtes ou en boucle que réclame une forte majorité de la clientèle.

La comptabilité analytique a confirmé que les longs parcours n'ont plus du tout la faveur des passagères et passagers.

Quelques exemples :

Nombre de passagers durant l'année 2004 (aller/retour)

Belles-Rives Genevoises (1 heure) 41.500 passagers

Genève-Yvoire (1 heure 30) 38.000 passagers

Genève-Evian (3 heures) 1.100 passagers

- soit moins de 10 par jour en période estivale

Croisière de midi (2 heures) 21.600 passagers

Genève-Chillon (5 heures) 90 passagers

- soit moins de 1 par jour en période estivale

De plus, 1250 cartes journalières ont été vendues à Genève, soit environ 10 par jour durant la période estivale.

Quand on sait qu'il faut 3 heures pour aller en bateau de Genève à Evian et 5 heures pour aller de Genève à Chillon, il n'est pas étonnant de constater une baisse très marquée de la clientèle sur ce type de parcours, vu la concurrence d'autres moyens de transport beaucoup plus rapides. Les touristes se rendant à Genève depuis Evian s'élèvent à un passager par jour en moyenne pour le bateau arrivant à Genève à 13 heures.

Comment le canton de Genève pourrait-il imposer à ses voisins des courses dont ils ne veulent plus, à moins de prendre entièrement les surcoûts d'exploitation à notre charge, vu le nombre très restreint de passagers ?

Compte tenu de la situation financière de notre canton, cela n'est tout simplement pas possible. Il convient de relever de plus que l'horaire 2006 a été approuvé à l'unanimité par le Conseil d'administration de la CGN et par la commission intercantonale (plus la France). Il n'a donné lieu à aucune opposition lors de sa présentation aux responsables des communes riveraines.

2. La flotte "Belle Epoque" de la CGN

La flotte historique, et quasi centenaire, de la CGN est composée de huit bateaux à roues à aubes dont seulement un a été rénové en 2001 (affecté à Lausanne) et un en cours de rénovation pour 2006 (affecté à Genève).

Chaque rénovation coûtant entre 10 et 12 millions, c'est 60 millions au moins qu'il conviendra encore de trouver rapidement, si l'on veut sauver ce patrimoine classé à l'inventaire des monuments historiques.

Compte tenu de la clé de répartition actuelle des investissements :

- Vaud	:	67,02 %
- Genève	:	26,45 %
- Valais	:	6,53 %

On peut aisément constater que d'autres cantons que le nôtre sont à même de décider majoritairement dans ce domaine. Quand on sait que le canton de Vaud estime que les bateaux à vapeur sont trop onéreux à l'exploitation (3 bateaux sur 6 à rénover) et doivent être pris en charge par des fonds privés, c'est 30 millions qu'il faudrait trouver auprès du public, soit une mission quasi impossible.

En l'état de ce dossier, et si notre canton n'entend pas assumer une part plus importante des investissements, on peut d'ores et déjà affirmer que ces fleurons de la CGN sont appelés à disparaître d'ici une dizaine d'années.

Tels seront, Mesdames et Messieurs les députés, les véritables enjeux concernant la CGN ces prochaines années, ainsi que le développement de lignes rapides de transports qui, elles aussi, nécessiteront des capitaux importants.

Il est envisagé dans ce contexte la création de liaisons de transport entre Genève-Nyon, Genève-Thonon-Evian. A condition que la vitesse atteigne au moins le double de la vitesse d'exploitation actuelle, soit au moins 50 kms/heure, ces prestations pourraient s'avérer rentables et permettre la sauvegarde des bateaux historiques dédiés au tourisme.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf