

Date de dépôt: 2 juillet 2004

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur la motion de M^{me} et MM. Gabriel Barrillier,
Thomas Büchi, Jean-Marc Odier et Marie-Françoise de Tassigny
pour assurer la pérennité de la flotte historique de la Compagnie
Générale de Navigation (CGN)

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 27 octobre 2003, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion/pétition qui a la teneur suivante :

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

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

- la rocambolesque disparition du bateau « Le Valais » des quais de Genève en septembre dernier et la procédure judiciaire engagée pour stopper sa destruction,
 - l’octroi de subventions fédérales pour des bateaux analogues à ceux de la CGN naviguant sur le lac des Quatre-Cantons grâce à leur statut de transport public,
 - l’attachement de la population lémanique pour ces vieux bateaux,
- invite le Conseil d’Etat
- à définir une stratégie pour sauvegarder la flotte des huit bateaux appelée « Belle Epoque » de la CGN,
 - à fournir la liste exhaustive des priorités des réparations à entreprendre sur les bateaux endommagés de la CGN, surtout pour « L’Helvétie » et « Le Simplon »,
 - à tout faire pour sauver le maximum de bateaux à vapeur qui constituent un patrimoine unique,
 - à rechercher des nouveaux partenaires financiers et des sponsors privés,
 - à étudier l’impact d’une privatisation partielle de la CGN,
 - à n’acheter les deux nouveaux petits bateaux de 60 places que si la flotte historique de la CGN est maintenue.

Réponse du Conseil d’Etat

Nous référant aux invites de la motion 1561, déposée le 27 octobre 2003 et adoptée par le Grand Conseil le 2 avril 2004, notre Conseil répond comme suit :

1. La stratégie visant à sauvegarder la flotte « Belle Epoque » de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN) a été définie dans la loi adoptée par le Grand Conseil le 2 avril 2004. La flotte historique comprend huit unités :

<i>Bateaux à vapeur</i>	<i>Bateaux à moteur</i>
« Montreux » (1904)	« Vevey » (1907)
« La Suisse » (1910)	« Italie » (1908)
« Savoie » (1914)	« Helvétie » (1926)
« Simplon » (1915)	
« Rhône » (1927)	

De ces huit unités, seul le « Montreux » a été entièrement restauré en 2001; tous les autres bateaux devront être remis à neuf au plus tard d'ici 10 à 15 ans; à défaut, ils devront être arrêtés. Une première étape visant à rénover le bateau « Savoie » a été acceptée; ce bateau naviguera à nouveau dès 2006.

Une deuxième étape interviendra en 2007-2008 (2 bateaux) et une troisième étape en 2009-2012 (4 bateaux restants).

Il convient toutefois de relever, à la demande des trois cantons riverains, que la 2^e étape de rénovation ne pourra intervenir qu'aux conditions suivantes:

un véritable contrat de prestations devra être établi entre la CGN et ses quatre partenaires (France, cantons riverains);

les fonds publics ne pourront être affectés que pour les unités absolument nécessaires à l'exploitation de la CGN;

la France devra participer au financement de la CGN comme les autres cantons, en fonction du contrat de prestations qui sera établi.

2. Pour rénover l'ensemble de la flotte « Belle Epoque », il convient de trouver également des fonds privés.

Une association pour la sauvegarde des bateaux à vapeur (ABVL) a été créée et dynamisée; de plus, le conseil d'administration de la CGN a pris et reprendra des contrats avec des entreprises privées en vue de nouveaux partenaires financiers.

Il convient de noter que, grâce notamment à l'ABVL, un budget de rénovation d'urgence, de 2 500 000 F, a pu être prévu pour le « Simplon » qui pourra à nouveau naviguer dès le 1^{er} juillet 2005, pour 10 à 15 ans.

En ce qui concerne le bateau « Helvétie », sa rénovation s'inscrit dans le cadre de la 3^e étape du plan prévu.

Dans ce cadre, il conviendra d'examiner très sérieusement si une ou deux unités « Belle Epoque » ne pourraient pas être prises en charge financièrement par une fondation privée, avec bien entendu toutes les garanties quant à une exploitation ouverte au public.

3. Au vu de ces explications, vous pouvez constater que les cantons riverains souhaitent pouvoir conserver le maximum de bateaux à vapeur qui constituent un patrimoine unique, inscrits à l'inventaire du canton de Vaud.

Compte tenu de la situation financière actuelle, il semble néanmoins indispensable qu'une partie des fonds restant à trouver (60 000 000 F) puissent provenir de partenaires privés.

Par ailleurs, la CGN, en plus de sa mission patrimoniale et touristique, doit assurer une mission de transport (type Evian-Lausanne); des études sont en cours pour créer de nouvelles dessertes (Nyon-Yvoire, Genève-Thonon-Evian-Lausanne). De telles lignes, si elles sont ouvertes toute l'année, peuvent donner lieu à une aide de la Confédération.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Robert Cramer