

*Date de dépôt : 28 février 2012*

## **Rapport**

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat 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**

*Rapport de majorité de M. Roger Deneys (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Renaud Gautier (page 68)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Roger Deneys**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des finances, sous la présidence de M. Claude Jeanneret, a étudié ce projet de loi 10854 les 18 et 25 janvier 2012, cette dernière date correspondant à son vote en trois débats. Les procès-verbaux ont été pris avec un soin toujours aussi précieux par Mme Marianne Cherbuliez.

Le DIM a été représenté par M<sup>me</sup> Michèle Künzler, conseillère d'Etat, et MM. Michael Flaks, directeur de l'intérieur, et Cyril Arnold, économiste au service des finances. M. Moreno Sella, auteur de l'audit de la CGN, était également présent lors de la séance du 18 janvier. Le DF a lui été représenté le 25 janvier par M. Marc Gioria, conseiller financier adjoint. Qu'ils soient ici remerciés de leurs explications circonstanciées, de leur disponibilité et de leur patience.

## **Présentation du projet de loi par le DIM**

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que, durant longtemps, le canton et les communes payaient la Compagnie Générale de Navigation, mais que cette mécanique s'est quelque peu enraillée. Il n'y avait pas de base légale pour verser de l'argent à cette compagnie. Depuis une année toutefois, grâce au vote des députés, une loi permet de réaliser ce versement à la CGN. En parallèle, toute la problématique du financement est sortie des questions de l'audit mené par M. Sella. L'idée a été de séparer ce qui concerne le patrimoine historique de l'exploitation touristique ou commerciale. Cela a pris du temps et énormément de travail. Le projet est de créer une holding avec deux volets, l'un concernant l'exploitation et l'autre le patrimoine historique. Il s'agit de créer un système financier dans lequel les contributeurs publics reprennent la main car, au fur et à mesure des recapitalisations effectuées, l'association Pro Vapore s'est tout d'un coup retrouvée avec beaucoup plus de poids que l'argent qu'elle avait mis dans l'affaire et les pouvoirs publics se sont retrouvés minoritaires, ce qui a posé des problèmes en termes de gouvernance.

Les trois cantons sont tombés d'accord pour avoir cette holding, avec un projet de gouvernance clair ; c'est ce qui est proposé dans ce PL. Elle ajoute qu'en parallèle, il s'agit d'assainir la situation financière. Elle mentionne des prêts consentis à la CGN il y a 50 ans, lesquels figurent toujours au bilan de l'Etat et au remboursement desquels ce dernier renoncerait.

**Ce PL a la particularité d'être conditionnel. Ce PL permettra d'assainir la situation sur le plan financier, mais ne sera effectif que si la société se restructure et crée cette holding.**

La subvention de Genève à la CGN ne représente pas une somme très importante et est de l'ordre de 2 mios par an.

Il serait bon qu'ils puissent maintenant aller de l'avant avec ce projet, cela d'autant plus qu'ils ont réussi à mettre le canton de Vaud d'accord également, à savoir le financeur le plus important et émotionnellement le plus concerné, dans lequel la polémique publique avait été très forte.

## **Réponses aux questions et observations des députés**

Un député MCG : qu'est-ce que la prise de participation à hauteur de 2 867 000 F, prévue dans ce PL ? Est-ce une augmentation de capital auquel l'Etat souscrit ou cette participation est-elle rachetée à un tiers ?

M. Arnold dit qu'il s'agit d'une prise de participation dans la nouvelle structure, la holding. C'est un réel capital, qui sera utilisé en investissement par la CGN pour rénover sa flotte.

Un député PLR-Libéral : en lisant le PL, on voit qu'il s'agit de rénover deux bateaux. L'Etat a déjà prêté 7.8 mios à la CGN et il est demandé maintenant de tirer un trait sur cette créance, d'ajouter 2.9 mios de capital et 3.7 mios de subvention d'investissement, ce qui fait plus de 14 mios en tout, pour la rénovation de deux bateaux. Chaque année, on vient dire aux commissaires aux finances que les choses sont désormais réglées et que des solutions ont été trouvées alors qu'il n'en est rien. Il n'est pas prêt à souscrire à ce PL, car cela fait la xème fois que l'on leur dit qu'il y a enfin une solution. Il relève qu'un capital total de 10 mios, auquel s'ajoutent quelque 20 mios pour rénover tous les bateaux, n'a aucun sens.

Mme Künzler dit qu'il ne s'agit pas de rénover deux bateaux, mais de refaire la société dans son ensemble. L'Etat verse actuellement 2 mios par an pour le fonctionnement, par le biais d'une subvention annuelle, sans contrat de prestations. L'an dernier a enfin été créée une base légale pour pouvoir verser cette subvention annuelle. Par ailleurs, l'assainissement de la gouvernance de cette société est prévu en créant une holding et en séparant ainsi clairement l'exploitation des bateaux (Belle Epoque ou modernes) de la société qui détient les bateaux anciens, lesquels sont au nombre de 8 en tout. Il est fort bien d'avoir un amour des vieux bateaux et de vouloir les préserver, mais il faut clairement distinguer cette tâche de l'exploitation, ce qui évite également que l'une se fasse au détriment de l'autre.

Les abandons de créance consentis visent à assainir une situation de prêt datant de 1961, pour remettre les compteurs à zéro et ne pas demander des fonds chaque année.

M. Flaks dit qu'il y a un an, en en cette Commission, Mme Künzler a présenté aux commissaires le PL constituant la base légale pour le financement de la CGN, lequel a été accepté par le GC à l'unanimité. Les conditions de ce PL étaient d'avancer dans la restructuration de la compagnie, pour l'assainir et pour assurer une gouvernance selon la volonté des GC des cantons de Genève, Vaud et Valais. Depuis un an, sous l'égide du comité de pilotage politique composé de M<sup>me</sup> Künzler pour Genève, de François Marthaler pour Vaud et de Jacques Melly pour le Valais, un groupe intercantonal technique a préparé pour le CE le PL qui est soumis ce jour aux commissaires et qui ne fait que concrétiser la loi votée en 2010 par le GC et entrée en vigueur le 1er février 2011.

Il précise qu'un PL a été voté par le GC vaudois et que des décisions ont été prises par le canton du Valais, allant dans le même sens. L'ensemble des assainissements, des prises de participation et des renoncements se monte à 80 mios en tout, pour les 3 cantons.

*Note du rapporteur : M. Flaks évoque en particulier le PL 10711 adopté à l'unanimité de notre Grand Conseil le 3 décembre 2010.*

Le député PLR-Libéral aimerait connaître le total des abandons de créances et des subventions d'investissement.

M. Arnold répond que, pour les 3 cantons pris ensemble, la subvention d'investissement se monte à 13.9 mios, la prise de participation au nouveau capital de la société est de 10.8 mios et les abandons de créance se montent à quelque 30 mios.

M<sup>me</sup> Künzler ajoute que Genève paie environ 25% du tout, le canton de Vaud payant la majorité.

Le député PLR-Libéral se réfère à différents articles du PL et constate que la rénovation ne concerne que 2 bateaux.

M<sup>me</sup> Künzler dit que ces 2 bateaux sont ceux qu'il faut spécifiquement rénover, les autres bateaux anciens ayant déjà été rénovés. Elle ajoute que la flotte est également composée de bateaux modernes.

M. Flaks explique que c'est sur instruction des GC et CE des 3 cantons que, durant cette année, ils ont veillé, sur le plan technique, à l'organisation complète de l'assainissement de la CGN. Durant cette année, le CE du canton de Vaud a ordonné le classement des 8 bateaux de la flotte Belle Epoque appartenant à la CGN. Cela permet de répondre de manière très ferme aux préoccupations des actionnaires privés de la CGN et aux milieux de protection du patrimoine.

Par ailleurs, une deuxième mesure a été d'organiser un projet de nouvelle gouvernance. Le GC du canton de Genève avait exprimé sa volonté de scinder clairement les opérations de protection patrimoniale de la flotte et d'assurer par ailleurs l'exploitation de la compagnie, ce qui permettait d'assurer la transparence des flux financiers. A Genève, l'exploitation se fera sur la base de contrats de prestations, une formule qui est peu connue du canton de Vaud, lequel est encore dans une logique de couverture du déficit.

Les cantons du Valais et de Genève ont pu considérer que la proposition faite par le canton de Vaud de constituer une holding, dans laquelle les pouvoirs publics auront au minimum 51% de l'actionnariat, ainsi que de constituer deux sociétés-filles, à savoir une société Belle Epoque, dans laquelle la prépondérance des membres du CA viendrait des milieux

patrimoniaux et actionnaires privés, et une société d'exploitation de la flotte Belle Epoque navigable et de la flotte moderne, permet d'assurer la transparence et la séparation des flux entre les deux entités à créer.

Les 3 cantons ne détiennent actuellement que 4% du capital social de la société, mais deviendront majoritaires au sein de la holding qui contrôlera les deux sociétés-filles susmentionnées. Si cette solution n'est pas acceptée par le GC ou par les AG des actionnaires de la CGN, dont la première est fixée au 23 février prochain, ils se retrouveront dans la même situation qu'il y a plus d'un an et devront choisir de demander l'exécution des créances, ce qui conduira inévitablement et dans les 100 jours à la faillite de la CGN, ou éventuellement que Genève se retire de l'actionariat de la société tout en continuant à assurer le service touristique de la CGN à Genève, par le biais des contrats de prestations.

Il répète que ce PL n'est que consécutif à la loi que les députés ont votée il y a un an et respecte scrupuleusement tant l'exposé des motifs que les souhaits de la Commission des finances d'il y a un an.

Un député PLR-Radical est favorable à cet abandon de créances, que l'Etat de Genève peut concéder qu'il entre ou non dans la holding. En revanche, il n'est pas certain que la participation au capital soit une bonne idée. Il trouve juste de subventionner la CGN, mais peut-être pas de la manière prévue dans ce PL. Il trouve bon de séparer les questions d'exploitation et d'assainissement.

Il préférerait une solution par laquelle l'Etat s'engagerait à verser une subvention, avec éventuellement un contrat de prestations pour la partie touristique et de transport, mais il n'est pas convaincu par cette participation dans la holding.

M<sup>me</sup> Künzler rappelle que, par le système actuel, les 3 cantons se sont faits minorisés peu à peu par des recapitalisations. Si les cantons avaient plus d'actions, ils auraient quelque chose à dire car ils seraient majoritaires dans les décisions. En revanche, ils n'auraient pas plus à payer, contrairement à ce que le député pense. Elle signale que Pro Vapore détient actuellement la majorité des actions et peut décider d'entreprendre des rénovations coûteuses sur les bateaux, en « revaporisant » par exemple certains bateaux.

Le député PLR-Radical dit que si l'Etat détenait 30 à 40% du capital et qu'il faudrait par exemple remettre 10 mios dans 10 ans, il devrait mettre 30 à 40% de ces 10 mios.

M. Sella explique que l'audit sur la CGN a été commandité par le canton de Genève. Il indique qu'au fil des années, les cantons se sont retrouvés à être les donneurs d'ordres en matière d'horaires et à devoir assurer les déficits

alors qu'ils ne détenaient que quelques pourcents de l'actionnariat. Il existe des associations privées comme Pro Vapore, qui ont des capacités importantes de soulever des fonds, lesquelles ont injecté des fonds énormes pour rénover les bateaux. La première conséquence de cela a été la génération de coûts d'entretien importants.

Les cantons, au fil des ans, se sont retrouvés à devoir absorber un déficit toujours plus conséquent, non seulement en raison de la gestion plus ou moins bonne de l'exploitation mais également en raison des investissements. En 2009, les investissements apportés par ces associations ont été transformés en capital et injectés directement pour payer des salaires. A fin 2009, la CGN était en rupture de liquidité. Les donneurs d'ordre qu'étaient les cantons se sont trouvés face à une explosion de déficits sans en comprendre la raison. Au début de l'année 2010, le canton de Vaud a décidé de versé la majorité de sa subvention annuelle en début d'année pour éviter la cessation de paiement et la faillite, mais cela n'a fait que repousser le problème. Il relève qu'à chaque bouclement de comptes, les cantons se trouvaient devant le fait accompli des résultats. Il dit qu'à cela s'ajoute l'explosion du prix du mazout en 2009. L'Etat de Genève est ainsi intervenu pour demander un audit de gestion en vue de changer le système.

Il conclut en disant que soit l'Etat de Genève entre dans le capital, comme les autres cantons le souhaitent afin qu'ils soient majoritaires pour décider et diriger, soit l'Etat ne rentre pas dans le capital mais entre dans un mode de contrat de prestations et verse une subvention.

Le député PLR-Radical comprend qu'avec le système présenté dans ce PL, l'Etat pourra décider. Or, lorsqu'un bateau devra être rénové, il faudra bien payer cette rénovation et ce sera l'Etat et non plus des privés qui le feront. Il voit là un risque important de dépenser bien plus et croit que l'Etat sera en quelque sorte pris en otage.

M. Sella relève que, du moment que les cantons dirigent, ils ont des responsabilités. Aujourd'hui, les cantons ont de toute façon des responsabilités car ils absorbent les déficits, mais ils ne peuvent pour autant diriger la CGN.

Il explique que cette nouvelle structure a été conçue de sorte à ce que les privés puissent continuer à financer la rénovation des bateaux. L'avantage de séparer anciens bateaux et exploitation est que les investisseurs privés sauront que leur argent va bien dans une société dont le seul but est de maintenir ces bateaux en état de marche alors qu'aujourd'hui, ils n'ont pas cette assurance ; leur argent sert d'ailleurs à payer les salaires de la CGN. Il répète que l'autre

option, pour l'Etat de Genève, serait de se retirer du capital et de rester subventionneur.

M. Flaks précise la structure proposé avec les deux sociétés-filles. Il y aura la société Belle Epoque, qui ressemblera fortement à ce qui est connu à Genève sous le terme de fondation de droit privé ; cette société n'aura pas de but lucratif et permettra, sur le plan privé mais également sur le plan public, régionalement, nationalement et internationalement, de récolter des fonds dans le but exclusif d'entretenir et de rénover les bateaux Belle Epoque. La CGN exploitation, l'autre société, par une convention qui est presque aboutie, aura l'usage, sous forme de sorte de prêt à usage, des bateaux Belle Epoque navigables ; elle n'aura toutefois pas la charge d'entretenir lourdement les bateaux, laquelle tâche sera de la responsabilité de la société Belle Epoque. Lorsque la société Belle Epoque demandera une subvention pour une rénovation précise, les GC des cantons seront libres d'entrer ou non en matière.

Il rappelle que le vœu des 3 cantons était que les pouvoirs publics reprennent la main dans les structures de la compagnie.

Enfin, il rappelle que ce PL offre une solution parmi d'autres, à savoir notamment le retrait du capital et le maintien de la subvention uniquement, par le biais d'un contrat de prestations.

Il note encore que la CGN a déjà une meilleure transparence dans sa comptabilité, ce qui a permis à l'Etat de Genève de récupérer une rétrocession de la subvention de 2010 de quelque 300 000 F sur 2 mios.

Un député PLR-Libéral indique qu'il est très attaché à la flotte historique. Il demande si ce PL n'aurait pas dû être scindé en deux et s'il n'aurait pas dû y avoir deux départements compétents, à savoir le DIM pour la flotte non historique et le DIP pour la flotte historique, au titre de ses responsabilités en matière de culture. Cette confusion des genres le dérange et ne respecte à priori pas la division par politiques publiques du budget de l'Etat.

S'agissant de l'abandon de créances, il ne se souvient pas si, lors du vote de la loi de l'an dernier, précitée, il y avait eu une annonce d'un abandon de créance. Si tel n'avait pas été le cas, ils seraient dans une situation différente.

Mme Künzler dit qu'ils savaient déjà tout ceci et ont ainsi forcément annoncé cet abandon de créances comme étant possible.

Elle explique que le DIM a pris cette charge depuis un certain temps, mais elle admet que ce sujet est aussi de la compétence de M. Beer et également de M. Unger. La discussion sur ce projet a eu lieu de manière collégiale. L'idée était d'avoir un assainissement, un abandon de créances, une clarification, une reprise en main par les cantons et plus de transparence

au niveau des flux financiers. Ceci correspond d'ailleurs à la demande qu'avaient émise les députés.

Elle considère que ce projet est important et qu'il faut aller de l'avant. Il est ensuite possible que ceci soit repris par le DARES, puisqu'il s'agit de prestations touristiques. Son objectif est d'arriver maintenant au bout de cette histoire et que la situation soit assainie, car cela fait 50 ans que cela dure et que, chaque année, le CE vient demander aux commissaires aux finances une subvention pour rénover ceci, pour éponger un mauvais calcul du prix du mazout, etc. Elle n'apprécie pas vraiment ce genre de démarches et préfère que les choses soient claires.

Un autre député PLR-Libéral ne doute pas un instant de la qualité du travail accompli par le département. Il ne peut toutefois s'empêcher d'être extraordinairement dubitatif sur un projet qui, par les temps qui courent, coûte extrêmement cher. Il est favorable à la séparation de la flotte Belle Epoque de la flotte moderne. Il est toutefois peu enthousiaste et constate qu'ici, ils n'évoquent que les investissements ; il se demande si cela signifie que la CGN va désormais s'auto-suffire en matière de fonctionnement, ce qui serait un début de bonne nouvelle.

Il partage l'avis de son collègue PLR-Radical et dit qu'il serait éventuellement prêt à entrer en matière sur un contrat de prestations qui sécurise les 3.6 mios d'investissements nécessaire à l'entretien ; en revanche, il n'est pas favorable à entrer dans le capital, car l'expérience des 50 dernières années montre que cette affaire de la CGN est une sorte d'abysse sans fond. Il aime à entendre Mme Künzler dire que ces demandes récurrentes ne se reproduiront pas, mais relève que ses dix dernières années d'audition de la CGN en cette commission le laissent quelque peu dubitatif.

Mme Künzler dit que c'est précisément pour éviter ces demandes récurrentes qu'il faut créer cette séparation entre les deux sociétés. Elle rappelle que cette loi, selon ses dispositions transitoires, n'entrera en vigueur que si cette structure est créée ; si l'AG ne vote pas cette scission et cette holding, tout sera fini.

Le PL comporte plusieurs chapitres, concernant respectivement l'abandon de créances, le capital social et la subvention d'investissement. Elle précise que ce n'est pas le contrat de prestations mais autre chose qui sécurise un investissement. Si l'Etat n'avait plus que le contrat de prestations, ce projet ne concernerait plus que la Compagnie Vaudoise de Navigation et elle n'est pas certaine que c'est ce de que souhaite l'immense majorité des gens. C'est tout de même un capital de tourisme important ; c'est l'image de la région lémanique.



M. Flaks se réfère à l'exposé des motifs du PL 10711 sur la CGN précité (la loi y relative est entrée en vigueur en février 2011), dans lequel les projets d'abandon de créances et d'investissements ont été largement développés, ainsi que la participation financière au patrimoine navigant de l'époque tout comme le programme d'actions proposé. Il s'agissait de scinder la société en 2 entités en tous cas, l'exploitation et la flotte Belle Epoque, de clarifier le financement future des 8 navires Belle Epoque et de fixer la cible budgétaire pour les indemnités des cantons à un montant de l'ordre de 9 mios par an pour les trois cantons, limitée à 2 mios par an pour le canton de Genève. Enfin, il s'agissait de s'engager rapidement sur le programme d'investissement pour engager la rénovation des bateaux « Vevey » et « Ville de Genève », que tant les milieux patrimoniaux que les 3 GC ont considéré comme étant prioritaire.

Le PL de ce jour est ainsi une concrétisation de la volonté du GC d'il y a un an. Il a été rappelé, il y a un an, que le plan de sauvetage de la CGN, voulu par les 3 cantons et soutenu par les 3 CE, prévoit des engagements financiers de la part des 3 cantons à hauteur de 80 mios en tout sur 4 ans (conversions de créances, nouveaux investissements et subventions annuelles pour les années 2011 à 2014). Il n'y a ainsi pas de surprises et il avait été annoncé que le PL 10711, qui a abouti à la loi sur la CGN, était le premier d'une série de projets de loi devant permettre de soutenir progressivement la réforme de la CGN. Il était précisé qu'il serait suivi d'un autre projet de loi portant sur le soutien du canton à la restructuration de la CGN, soit celui de ce jour, puis d'un autre accompagnant le contrat de prestations futur, que les commissaires devraient recevoir avant la fin de l'année lorsque la compagnie aura été restructurée, et enfin d'un projet de loi portant sur les nouveaux investissements prévus pour les prochaines années.

Il conclut en disant que tout ceci avait largement été annoncé l'an dernier et qu'ils n'ont fait que suivre, sur le plan technique, les instructions du GC.

Un député S relève que certains commissaires aux finances ont également eu l'occasion d'évoquer les questions de financement et de fonctionnement peu clairs de la CGN depuis fort longtemps, en commissions de l'économie et des transports, notamment en matière d'utilisation des deniers publics. Ils ont constaté notamment que la subvention, qui visait à garantir l'exploitation de ces bateaux, servait en fait à rénover une flotte voire à exploiter des bateaux en dehors de toutes considérations économiques et uniquement parce que d'aucuns trouvaient joli de faire naviguer de vieux beaux bateaux.

Il regrette que la commission semble aujourd'hui dubitative, alors qu'ils arrivent enfin à une situation dans laquelle l'investissement public permet de

garantir une mission d'intérêt public et les amateurs de vieux bateaux peuvent conserver leur dada et continuer à rénover ces vieux bateaux.

Il aimerait que le département rappelle par exemple la question de la consommation de carburants des différents bateaux, figurant en page 57 de l'exposé des motifs, car cela permettrait de constater qu'il y a un problème d'efficacité économique. Lorsque le coût des carburants augmente, l'exploitation de certains navires devient quasiment impossible, sauf à envisager des augmentations massives des tarifs ou des subventions à fonds perdus.

Il estime qu'il manque un tableau dans lequel figurerait le total des investissements publics.

M<sup>me</sup> Künzler l'interrompt pour lui signaler que cela figurait dans l'ancien PL.

Le député S pense cependant qu'il faudrait le rappeler. Il remarque que les subventions annuelles cumulées avec les différents prêts finissent par constituer des sommes importantes, sans pour autant que l'Etat n'ait de pouvoir de décision. Il relève que l'Etat a subventionné mais que ces subventions n'ont pas été converties en capital-actions, contrairement aux dons des privés pour les vieux bateaux.

Il faut rappeler ces éléments, car c'est la seule manière de concrétiser le soutien public, prioritairement sur le transport de passagers qu'il convient de maintenir.

M<sup>me</sup> Künzler, sur l'efficacité, dit que les pouvoirs publics doivent pouvoir, dans la filière exploitation, décider par exemple parfois qu'en raison de nombre de passagers ou du prix du mazout, il convient d'employer un bateau plus efficace.

Elle précise qu'il a été clairement dit à l'association Pro Vapores et à d'autres associations qu'ils n'allaient pas « revaporiser » certains bateaux, car l'on sait qu'il faut un tiers d'énergie en plus pour faire fonctionner de tels bateaux. Il est intéressant, historiquement parlant, d'avoir un ou deux bateaux qui fonctionnent à vapeur, mais les autres vont avoir un moteur moderne tout en gardant leur aspect ancien par ailleurs. L'idée est que l'Etat puisse orienter cette prestation.

Par le passé, l'Etat n'était jamais très sûr de ce qu'il payait exactement. Elle rappelle que les subventions étaient plus élevées et que la Ville de Genève participait, tout comme certaines autres communes. La subvention de fonctionnement a désormais été réduite et ils ont une vision claire des prestations à mener ou non.

Comme le député l'a très bien décrit, les dons des privés étaient transformés en capital et en actions alors que les « dons » étatiques ne servaient qu'à remplir le trou sans fond. L'Etat ne savait pas trop s'il finançait l'exploitation, la mauvaise anticipation des frais d'énergie ou l'investissement sur certains bateaux.

Elle répète que l'objectif pour l'Etat est de reprendre la main, de décider et de savoir pourquoi il paie.

Un député PDC a eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'étudier ce dossier en Commission des transports. Il croit que tous les commissaires étaient d'accord qu'il était urgent de clarifier les choses entre les deux pôles d'activités que sont le patrimoine et l'exploitation et de revoir la gouvernance de cette compagnie, au sien de laquelle rien n'était clair. Le PL 10711 de 2010 et celui étudié ce jour vont dans le sens d'une clarification et d'éviter les confusions ayant existé par le passé.

Il convient de s'interroger sur ce que l'Etat aurait à gagner ou à perdre à adopter ce PL. Il a compris, des explications de M. Sella, que les collectivités publiques seront majoritaires dans cette nouvelle holding et qu'elles éviteront, à l'avenir, d'être mise devant le fait accompli pour combler des déficits, comme cela a été le cas par le passé. Il pense que certains se sont à juste titre élevés contre ces pratiques. En l'espèce, avec ce PL, ils ont des garanties que les choses ne se poursuivent pas ainsi. A l'inverse, il relève que certains commissaires craignent que l'Etat ne soit amené à mettre la main à la poche régulièrement pour des rénovations successives des bateaux, mais a compris qu'à ce sujet, des PL successifs seraient déposés, que les députés auront la liberté d'adopter ou non.

Il a plutôt le sentiment que la solution proposée ici est quelque chose de positif pour l'Etat sur la durée, du point de vue financier. Il admet toutefois qu'il y a un investissement à court terme auquel il faut céder. Il a le sentiment qu'ils sont dans la logique de ce qui avait été souhaité par le Parlement et suggère de ce fait d'aller de l'avant.

M. Sella dit que le point essentiel est de savoir si les cantons veulent être à la barre de la CGN, c'est-à-dire être majoritaires dans la holding, décider et aussi assumer les responsabilités et conséquences, ou si les commissaires souhaitent que l'Etat se borne à passer un contrat de prestations pour une certaine offre. Actuellement, l'Etat n'est ni dans une étape ni dans l'autre ; il ne fait que subir puisqu'il couvre in fine le déficit. En effet, lorsque la CGN rencontre des problèmes, mêmes si les 3 cantons sont minoritaires en termes d'actionnariat, ils doivent couvrir le déficit et sont systématiquement mis

devant le fait accompli. En revanche, si les cantons sont à la barre, ils voient au moins ce qui se passe au jour le jour, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Un député Ve croit avoir compris qu'avec le PL 10711, voté l'an dernier, les députés avaient demandé au CE de produire un document du type du présent PL, qu'ils avaient demandé la séparation des deux entités, ce qui est fait dans le PL étudié ce jour, et qu'ils avaient demandé à l'Etat d'entrer dans le capital. Il a l'impression que le CE a simplement répondu à un mandat qui lui avait été confié par le parlement.

Il est surpris des positions de ses collègues PLR, mais ajoute que les verts vont essayer d'« empoigner virilement » ce problème, de sorte à pouvoir résoudre cette histoire.

Il est vrai que la problématique de la CGN est régulièrement évoquée en cette Commission. Or, il lui semble qu'il y a une clarification ; il y aura au moins un outil de gouvernance qui permettra à l'Etat d'aller dans une direction et de cesser de se faire marcher sur les pieds. Il n'aimait pas le fait d'être face à une structure ne permettant pas à celui qui paie de commander ; c'était plutôt qui paie subit, ce qui ne lui semble pas être un bon mode de fonctionnement.

M<sup>me</sup> Künzler dit que c'est bien à la mission que le parlement lui a confié l'an dernier que le CE répond. Elle indique que cette mission est concrétisée dans ce PL et rappelle que celui-ci ne s'appliquera que si l'AG va dans ce sens.

M. Flaks répète que ce PL est conditionné, ce qui est assez rare pour un PL. Il ajoute que le canton de Vaud a fait de même.

Il dit que la réalisation de ce PL et de celui de l'an dernier ont représenté un travail important pour ses collègues des services financiers du DF, lesquels ont dû reprendre l'intégralité des engagements de l'Etat depuis 50 ans en faveur de la CGN, soit au détriment des pouvoirs publics.

Il annonce que si l'AG des actionnaires de la CGN ne vote pas la restructuration à une majorité qualifiée de 65%, telle que voulue par les 3 cantons, ils se retrouveront dans une situation compliquée. Il faudrait réévaluer la situation, puisque tant la loi genevoise que la loi vaudoise sont conditionnées. 2 options sont envisageables, à savoir d'une part le retrait de l'Etat de Genève du CA de la CGN et peut-être une reprise en tout ou partie par l'Etat de Vaud des engagements des autres cantons. Il est, d'autre part, possible de rester au statu quo et que l'Etat de Genève se borne à répondre par un mandat de prestations annuel, vu qu'un contrat de prestations sur plusieurs années semblerait peu envisageable vu les circonstances.

Il ajoute que personne ne peut imaginer, contrairement à ce que certains petits actionnaires imaginaient, que la CGN puisse être rentable. Il faut simplement que cela soit clair et que les cantons, voire des fonds privés, s'engagent ou non en connaissance de cause. Il dit que là est tout l'esprit de ce projet, qui permettra également la rénovation du chantier naval d'Ouchy.

Il précise que l'ensemble des contrats de travail ne seront pas touchés et seront transférés à la société d'exploitation CGN : les emplois ne sont pas mis en péril, conformément aux conditions exprimées par les syndicats de la CGN dans les discussions entre le CE vaudois et ces derniers.

Un député S relève que l'abandon de créances, en l'état, est un peu la carotte pour la CGN, afin qu'elle accepte cette réforme qu'elle n'a pas forcément accueillie de manière très positive au début. Il ajoute que, même si ce PL n'était pas accepté, la question de ces créances resterait totalement posée. Le député PLR-Libéral a additionné les montants puisqu'ils figurent dans le même PL, mais il est aussi possible de dire que c'est un moyen de pression supplémentaire, qu'il est logique de le lier et qu'en réalité, la question se poserait dans tous les cas. Il a, par ailleurs, compris que si l'Etat essayait de faire réaliser ces créances, cela aboutirait à la mise en faillite de la CGN.

M<sup>me</sup> Künzler admet que ce sont des moyens de pression pour trouver une majorité à 2/3 lors de l'assemblée générale de la GCN qui devra prendre la décision. Elle pense qu'avec un tel cadre, ce PL sera voté, même s'il ne le sera certainement pas dans l'enthousiasme.

M. Arnold dit qu'il existe un autre moyen de pression, à savoir les investissements prévus dans ce PL, dont la CGN ne bénéficiera pas si l'AG refuse la réorganisation de la société.

Un député PLR-Radical demande quand leur sera présenté le contrat de prestations.

M<sup>me</sup> Künzler répond que le contrat est prêt, mais qu'il ne sera signé qu'une fois qu'ils auront l'assurance de l'accord de l'AG sur la modification de la structure.

M. Flaks explique que le contrat de prestations sera établi avec la nouvelle structure, soit la société d'exploitation CGN, c'est-à-dire qu'au moment de la restructuration.

Le député PLR-Radical pense que les commissaires pourraient en avoir les grandes lignes financières, afin de connaître les montants que l'Etat versera.

M. Flaks répond que le subventionnement sera de l'ordre de 2 à 2.2 mios ; tout le reste devra provenir de fonds privés ou être soumis au contrôle de la Commission.

M<sup>me</sup> Künzler transmet aux commissaires un document intitulé « Information pour les actionnaires CGN » comportant toutes les questions et réponses que ceux-ci se posent. (Cf. annexe)

Un député PLR-Libéral pense que, puisque les commissaires cherchent à savoir quelles dépenses ont été occasionnées par la participation de l'Etat de Genève à la CGN et compte tenu du temps qui s'est écoulé, il s'agit de savoir s'ils parlent en francs courants ou en francs constants. Les créances ne se montent pas de 7.8 mios mais à un peu moins de 10 mios, s'ils parlent en francs d'aujourd'hui, vu l'inflation depuis 1961 pour le premier prêt, cela sans même compter les intérêts.

Il demande pour quelle raison, contrairement au téléphérique du Salève, il ne voit ici pas de participation des Français.

M<sup>me</sup> Künzler répond qu'il y a une participation de 1 mio de la part des Français, qui sera augmentée par la suite, laquelle somme n'est toutefois pas mise dans le capital-actions pour le moment.

M. Flaks explique qu'il n'y a actuellement aucun intérêt pour les Français, vu la parcellisation des interlocuteurs en France et le manque d'unité dans l'actionnariat, d'entrer dans le capital-actions à un tel niveau. En revanche, cette question a suscité la volonté du canton de Vaud d'entrer en matière pour une renégociation des participations financières françaises à la CGN. Dans cette optique, la future CGN et le canton de Vaud examineront la possibilité de créer un GLCT de droit suisse ; il ajoute que le canton de Vaud suit avec intérêt les travaux menés par le canton de Genève en matière d'organisme de coopération transfrontalière de droit genevois et suisse, c'est-à-dire le GLCT en cours de constitution pour le projet d'agglomération, et voudrait s'inspirer de cette expérience. Il rappelle que, pour Genève, les prestations de la CGN ne sont que touristiques alors que, pour le canton de Vaud, elles sont mixtes et comportent aussi un volet transports publics lui permettant de bénéficier de subventions étatiques françaises et de la Confédération.

Ainsi, dans le projet de gouvernance, il est prévu un siège pour la France dans le CA de la holding, charge au conseil de presser les Français ou la France pour clarifier la situation au niveau des frais de fonctionnement plutôt que du capital.

M<sup>me</sup> Künzler précise que les Français ne seraient membres que de la société d'exploitation.

Le député PLR-Libéral aurait personnellement souhaité que les Français soient inclus plus tôt dans cette démarche. En plus de l'Etat Français, il mentionne un autre partenaire français sur lequel son intérêt se porte, pour des raisons économico-touristiques, à savoir le casino d'Evian. Il imagine que des personnes se rendent de l'autre côté du lac pour y jouer. Il demande si des démarches sont entreprises, pour que le capital bénéficie de la participation du casino.

M<sup>me</sup> Künzler répond que tel n'est pas le cas pour le moment. C'est le canton de Vaud qui est pilote de cette histoire, puisque le canton de Genève n'a aucune relation directe avec la France dans le cadre de la CGN. Il faut que les Français paient effectivement plus, mais elle sait qu'il est compliqué de savoir qui est compétent pour quel type de transport en France. Rien que pour les extensions de lignes de tramways, les situations, ordres juridiques et compétences sont différents entre St-Genis, St-Julien et Annemasse.

M. Flaks ajoute que la holding de la future CGN devrait donner des incitations à mieux gérer l'image de la CGN. Le casino d'Evian est une piste parmi d'autres, que la CGN devra mettre en valeur. Il signale que l'EPFL a fait une étude sur les retours indirects de la CGN au niveau de l'image, lesquels sont assez considérables.

Le député PLR-Libéral précise qu'il y a une raison à vouloir connaître la participation de la France maintenant car, en fonction de sa hauteur, la participation de Genève pourrait être modifiée. A partir du moment où le budget connaît un plafond, en sachant ce que mettent les uns il est possible pour les autres de négocier pour mettre moins.

M<sup>me</sup> Künzler dit que c'est un contrat de prestations qui est demandé, dans lequel figurera le nombre de dessertes dans le canton de Genève. La France connaît d'autres dessertes, d'autres prestations touristiques comme Yvoire-Nyon, ou commerciales comme Lausanne-Evian ou Lausanne-Thonon.

M. Arnold précise que l'insuffisance de financement des autorités françaises pour les prestations délivrées par la CGN n'aurait aucun impact sur la subvention délivrée par le canton de Genève. Cela a été précisé il y a quelques années et, dès lors, le canton de Genève n'est pas concerné par cette insuffisance de financement, laquelle est absorbée par le canton de Vaud.

Un député Ve constate que ce PL cherche à monter une nouvelle structure, avec laquelle se fera le contrat de prestations. Il est ainsi important de procéder à l'étape de monter cette structure d'abord, avant que les commissaires n'étudient le nouveau contrat de prestations.

M. Flaks précise que le futur contrat de prestations, comme l'actuel mandat de prestations à hauteur de quelque 2 mois, constituera une offre de

base. Si des communes voudront des prestations supplémentaires, elles les négocieront directement avec la CGN.

Un autre député PLR-Libéral constate qu'il est question d'une nouvelle structure et de la création d'une holding qui sera détenue par les cantons, laquelle comportera 2 sociétés-filles : la société Belle Epoque et la société d'exploitation CGN. Le crédit pour le capital à hauteur de 2.8 mios ira dans la holding et les 3.6 mios de subvention d'investissement iront dans la société Belle Epoque.

Il se méfie de ces votes en tranches ; il sait qu'on va leur dire que s'ils ont dit oui à tout, ils ne peuvent ensuite dire non au contrat de prestations.

Il comprend que les 6.4 mios que l'Etat va mettre cette année et les 7.7 mios qu'il abandonne constituent simplement la garantie qu'il va continuer à donner 2 mios par an à la CGN, ce qui signifie qu'il n'y a aucune amélioration en termes d'efficience alors même que celle-ci est demandée par la Commission depuis longtemps déjà.

Il estime que de mettre 7 mios pour garantir 2 mios est une opération coûteuse.

M<sup>me</sup> Künzler dit que ceci n'est pas tout à fait exact. Elle précise que les 2 mios prévus dans les futurs contrats de prestations vont en diminution de ce que l'Etat mettait jusqu'à maintenant. Il convient de distinguer plusieurs choses. Elle indique que le capital social va à la CGN holding alors que le crédit d'investissement ne va pas au capital d'investissement de la filiale Belle Epoque, mais dans la rénovation des bateaux. Durant des années, l'Etat a mis des sommes importantes dans la rénovation de ces bateaux. L'idée, en créant cette filiale Belle Epoque, est que des privés continuent à investir. De la sorte, l'Etat limite sa participation à la rénovation des bateaux, qui est fort coûteuse.

Le député PLR-Libéral constate que, dans le capital social, un montant sert à la rénovation du chantier naval d'Ouchy et de l'un des bateaux. De plus, il y a 3.6 mios pour entretenir les bateaux Belle Epoque. Il estime qu'en termes d'efficience, le résultat est nul. L'Etat continue à mettre 2.2 mios pour le fonctionnement et le ticket d'entrée pour ces 2.2 mios est un abandon de créances et un montant faramineux pour un capital social.

M. Arnold dit que le GC genevois a voté 11 mios de prêts en faveur de la CGN depuis 60 ans. Sur cette somme, restent 7.7 mios qu'il est, dans ce PL, proposé d'abandonner.

M. Flaks répète que tout ceci était connu du GC il y a une année, lorsque ce dernier a donné au CE instruction d'aller de l'avant. Tout ceci figure dans



l'exposé des motifs du PL 10711, qui a donné lieu au vote unanime du GC. Ils ne prennent ainsi personne par surprise.

### Discussion

Un député PLR-Radical aimerait mettre ce point au caucus de son groupe et voter ce PL 10854 la semaine prochaine.

Le président approuve cette façon de procéder et la met aux voix.

Les commissaires acceptent de repousser le vote du PL 10854 à la prochaine séance de Commission des finances, afin que les commissaires puissent notamment consulter leurs collègues de partis avant de voter, par

Pour :	9 (2 PDC, 2 R, 3 L, 2 MCG)
Contre :	1 (1 UDC)
Abstentions :	5 (2 S, 3 Ve)

Ainsi, une semaine plus tard, la discussion puis le vote ont lieu...

Le député PLR-Radical dit que son groupe a discuté de ce PL durant cette semaine et s'est posé certaines questions. Il souhaite savoir ce qu'il en est de la participation de la France à cette holding. Il sait que la France n'a, durant longtemps, que faiblement participé au financement de la CGN et qu'elle met désormais environ un million de francs par an. Il veut savoir quelles démarches ont été entreprises pour que la France puisse également être partie prenante de cette holding ; il estime, en effet, que la France devrait faire partie de cet organe, qu'il qualifie en quelque sorte d'organe de surveillance, le but étant que les collectivités publiques aient une part majoritaire dans cette holding pour pouvoir prendre les décisions.

Il n'a personnellement pas bien compris les avantages pour l'Etat de Genève de faire partie de cette holding. Il précise que le contrat de prestations n'est absolument pas remis en cause par le PLR, qui y est attaché. Il comprend également le sens de procéder à l'abandon de créances. Il craint toutefois que les grandes familles, qui participent à la rénovation des bateaux, ne décident de mettre moins d'argent si l'Etat est plus impliqué. Le risque est alors que l'Etat soit amené à payer plus.

M. Flaks distribue aux commissaires une brève note de synthèse, laquelle répondra peut-être partiellement à certaines de leurs questions. (*Cf. annexe*)

Il dit que le député a raison. Il indique que, dans le projet de gouvernance, lequel est en voie de préparation et devrait être adopté par l'AG de la CGN

en mai prochain, il est prévu que la France dispose d'un siège au sien du CA de la holding et d'un siège dans le CA de la société d'exploitation. Il existe deux modèles pour cette dernière, à respectivement 3 et 5 administrateurs, avec une présence de la France. Il ajoute que le deuxième modèle a leur faveur.

Comme M<sup>me</sup> Künzler l'a exposé lors de la dernière séance, l'idée est d'assurer la participation française, éventuellement via un GLCT qui pourrait être consacré au volet transports, voire transports internationaux. Il rappelle que Genève n'intervient que sur le plan touristique, alors que le canton de Vaud perçoit des subventions de la Confédération et des paiements de la part de la France en raison des navettes entre la France et le canton de Vaud, considérées comme étant des transports internationaux et régionaux.

Ils vont aussi tenter de réagir contre les fluctuations des changes, dans le cadre des prestations actuellement consenties par la France à hauteur d'environ un million de francs par an, et également d'inciter les collectivités privées ou publiques françaises d'intervenir dans les rénovations futures des bateaux et dans l'exploitation. Il précise que les futures rénovations seront contrôlées par les différentes collectivités publiques, dans le cadre des PL ou des subventions au titre du patrimoine, ce que permettra une structure telle une fondation, puisque la société-fille Belle Epoque sera à but non lucratif et permettra ainsi de récolter des fonds publics et privés.

Le député répète la peur du PLR que certaines grandes familles, qui participent actuellement à la rénovation des bâtiments, ne décident de se retirer un peu du fait que les Etats de Genève, Vaud et Valais ainsi que la France sont plus présents dans cette holding, Il demande si ce point a été analysé par le Département.

Il demande enfin s'il est exact que chaque rénovation future d'un bâtiment fera l'objet d'un PL.

M. Flaks répond que si des fonds publics sont sollicités pour une rénovation, il y aura un PL pour les cantons de Genève et de Vaud ; le système est un peu différent dans le canton du Valais, puisque la compétence revient au CE, qui souhaite tout de même soumettre les questions relatives à la CGN au GC.

Il explique que l'implication des privés est précisément la raison pour laquelle ils ont souhaité une scission des deux activités que sont l'exploitation et l'entretien du patrimoine Belle Epoque. Pour la gouvernance de la société-fille Belle Epoque, il est prévu une prépondérance des milieux privés, notamment Pro Vapore et les Amis de Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL), ainsi qu'une présence de représentants vaudois de l'équivalent des

monuments et des sites genevois. Une mission sera donnée à la société Belle Epoque pour récolter des fonds pour les bateaux Belle Epoque.

Un député PLR-Libéral a cru entendre, la semaine précédente, quelque chose qui l'a inquiété en tant qu'amateur des vieux bateaux à vapeur, à savoir la menace de restaurations hollywoodiennes, c'est-à-dire de restaurations où l'on fait semblant d'avoir un bateau à vapeur mais où la vaporisation du bateau disparaît derrière un écran de fumée. Dans pareils cas, le caractère historique des bateaux n'est pas vraiment préservé, malgré les frais importants qui sont engagés. Il s'agit de savoir si la société Belle Epoque va avoir non seulement à cœur mais également comme obligation une restauration de cette flotte historique avec une vaporisation telle qu'elle existait à l'époque de l'impératrice d'Autriche ou si, pour attirer les touristes, il va y avoir une flotte pseudo-historique et une flotte qui fonctionnera peut-être avec des panneaux solaires. Il précise que cela conditionnera son vote.

M. Flaks évoque le décret de classement des 8 navires Belle Epoque, prononcé par le CE vaudois il y a quelques mois, ainsi que la présence au sein du CA de la société Belle Epoque de représentants des services cantonaux vaudois, voire genevois, des moments historiques, lesquels sont attentifs au respect des éléments fondamentaux de ces bateaux.

Il ajoute que les cantons seront majoritaires dans le CA de la holding et auront de ce fait une responsabilité de contrôle. Les engagements ultérieurs pour des rénovations, s'ils concernent des fonds publics, ne pourront être pris que par l'approbation et le contrôle des GC des 3 cantons et par le contrôle du CA, au sein duquel les pouvoirs publics devront être attentifs à ces éléments d'importance.

Dans l'optique de la nouvelle structure, qui sera proposée mais qui n'est pas encore totalement définie, la fondation Belle Epoque ne pourra imposer à la société d'exploitation l'obligation de faire naviguer un bateau à tout prix. Il y aura des impératifs d'économie ; il convient, au titre de la gouvernance de la CGN, d'être attentif à ne pas faire naviguer des bateaux à des prix extravagants.

Il dit que toutes les garanties juridiques et de responsabilités semblent être actuellement données.

Il signale qu'en annexe de la note de synthèse figure un tableau historique des investissements consentis par les 3 cantons depuis 1961 à la CGN et une note récapitulative qui, il l'espère, éclaircira quelque peu les différents abandons de créances proposés dans ce PL.

Il précise encore que l'engagement de l'Etat ne concernera pas uniquement la rénovation de 2 bateaux, comme semblait le penser l'un des

commissaires la semaine dernière, mais également l'entrée majoritaire des collectivités publiques dans le capital, la rénovation des bateaux « Ville de Genève » et « Vevey » ainsi que l'assainissement du chantier naval d'Ouchy, la préservation de 175 emplois à la CGN et une rigueur dans la transparence des flux financier qui sera sans comparaison avec ce qui existe ce jour.

Il rend les commissaires attentifs à deux échéances. Il mentionne la prochaine AG de la CGN le 23 février prochain, convoquée à la demande de Pro Vapore, laquelle devra traiter de la conversion des bons de participation des privés en actions. Quoi qu'il en soit, les cantons disposeront de 51% de l'actionnariat de la future CGN. Il mentionne ensuite les assemblées constitutives du 16 mai 2012, avec l'approbation des comptes 2011 de la CGN, l'entrée en liquidation de la compagnie actuelle, l'assainissement et la recapitalisation de la CGN ainsi que la nouvelle gouvernance à faire voter.

Il signale ces dates, car la tenue de ces assemblées dépend de la décision que prendra le GC. Si le PL 10854 est accepté par le GC à l'unanimité, permettant son passage aux extraits, le délai référendaire permettra de respecter les échéances proposées par la CGN. S'il y a un débat ordinaire, le CE sollicitera vraisemblablement l'urgence du PL ; selon le timing choisi par le GC pour examiner ce PL, ils demanderont le renvoi de cette AG à l'automne.

Un autre député PLR-Libéral croit que ce que vient de dire M. Flaks est préoccupant ; il constate en effet que, malgré la nouvelle structure, c'est tout de même Pro Vapore qui impose son agenda pour la transformation des bons de jouissance en actions. C'est Pro Vapore qui décide et il craint qu'il en soit toujours ainsi et que l'on force la main à l'Etat à chaque nouvelle rénovation, même si celle-ci fera l'objet d'un PL. L'exemple que M. Flaks vient de donner est symptomatique de ce qui va se passer dans le futur ; la part de 51% d'actionnariat des collectivités publiques ne comptera pas par rapport à la minorité de blocage de Pro Vapore.

M. Flaks rappelle qu'à ce jour, les pouvoirs publics ne possèdent que 4% de l'actionnariat de la CGN. Quoi que décide Pro Vapore ou l'ABVL lors de l'assemblée du 23 février 2012 et pour autant qu'il y ait une majorité qualifiée de 66% lors de l'assemblée du 16 mai 2012 ou de septembre, les collectivités publiques des 3 cantons se retrouveront majoritaires dans la future structure de la CGN.

Au sujet de la minorité de blocage à laquelle a fait référence le député, il mentionne l'article 704 CO, soit une disposition impérative qui prescrit des droits aux actionnaires minoritaires. Ils se battent contre le souhait de l'ABVL d'augmenter les pouvoirs de cette minorité de blocage. Il relève que

cette minorité de blocage n'a pas beaucoup de sens ici, car elle s'oppose à la transformation du but de la société. Or, à part une vocation de navigation sur le Léman, la CGN ne peut vraiment avoir d'autre but. De plus, il ne pourra être imposé à l'Etat une transformation ou une ligne d'exploitation, même avec une minorité dite de blocage augmentée, puisque les 3 cantons sont sur la même longueur d'onde.

Les seules garanties qu'ils peuvent aujourd'hui donner aux commissaires sont la majorité des 3 cantons, sauf s'il devait y avoir une distension majeure entre eux qui empêcherait d'avoir une majorité, et, pour le canton de Genève, l'intervention du GC car aucune un investissement supplémentaire ne pourra être fait sur les bateaux sans son aval.

Il signale que si l'on veut imposer à l'Etat des solutions qui ne conviennent pas aux missions qui ont été données à la CGN par le GC, tant pour Vaud que Genève, le statu quo ne sera pas modifié. Or, il n'imagine pas que la CGN puisse continuer longtemps à exister dans sa structure actuelle. Soit la nouvelle structure est acceptée avec enthousiasme par l'ensemble des actionnaires de l'actuelle CGN, soit d'autres décisions devront être prises, qui pourront être douloureuses pour la CGN et le canton de Vaud, lequel pourra éventuellement décider de reprendre la main complète sur la CGN alors Genève se contentera dans ce cas de signer des contrats de prestations portant sur une offre de base permettant d'assurer les prestations touristiques de la CGN dans le canton de Genève.

Le député PLR-Libéral relève que cette minorité de blocage peut devenir une majorité si les cantons ne sont pas d'accord sur un point, alors que tel ne peut être le cas si les bons de jouissance ne sont pas transformés en actions. La situation décrite par M. Flaks, en d'autres termes, permet de créer une majorité différente de celle qui irait dans l'intérêt du canton. Le risque est évident que Genève se trouve face à une coalition valdo-Vapore, qui n'aille pas dans le sens de ses intérêts.

M. Flaks dit qu'il a raison, en théorie, mais se demande malgré tout quels points de revirement de majorité pourraient être concernés. Il dit que si son inquiétude porte par exemple sur l'imposition de la rénovation d'un bateau, pour un montant de quelque 13 millions, le canton de Genève serait libre d'entrer en matière ou non et, dans ce dernier cas, il n'aurait pas à entrer dans ces décisions et à les supporter.

Il revient à l'article 704 CO « Décisions importantes » ; il donne lecture du premier alinéa, dont la teneur est la suivante :

*« Une décision de l'assemblée générale recueillant au moins les deux tiers des voix attribuées aux actions représentées et*

*la majorité absolue des valeurs nominales représentées est nécessaire pour:*

- 1. la modification du but social;*
- 2. l'introduction d'actions à droit de vote privilégié;*
- 3. la restriction de la transmissibilité des actions nominatives;*
- 4. l'augmentation autorisée ou conditionnelle du capital-actions;*
- 5. l'augmentation du capital-actions au moyen des fonds propres, contre apport en nature ou en vue d'une reprise de biens et l'octroi d'avantages particuliers;*
- 6. la limitation ou la suppression du droit de souscription préférentiel;*
- 7. le transfert du siège de la société;*
- 8. la dissolution de la société »*

M. Flaks poursuit en disant que ce sont les normes minimales obligatoires prévues par le CO. Il semblerait, d'après ce qu'il a entendu, que l'actuelle majorité de l'actionnariat souhaiterait augmenter la nature de ces décisions importantes. Il avoue qu'il voit mal desquelles il pourrait s'agir.

Le député songe à la desserte.

M. Flaks répond que cela fait partie intégrante des contrats de prestations et de l'offre de transports. Si le canton de Vaud acceptait des dessertes supplémentaires, qui n'auraient pas été acceptées par le canton de Genève, cela ne concernerait que le canton de Vaud. Les députés auront un droit de regard sur le choix des dessertes, car celles-ci figureront dans le contrat de prestations, lequel constituera l'offre de base. Les communes voulant une prestation supplémentaire seront libres de la négocier directement avec la CGN. Il précise encore que l'offre genevoise sera définie par ce contrat de prestations, lequel limitera l'intervention des pouvoirs publics genevois à un montant de 2.1 mios par an.

Le député PLR-Libéral regrette que les commissaires ne puissent déjà recevoir un projet de contrat de prestations, car celui-ci est très lié au PL 10854.

Un autre député PLR-Libéral dit qu'il est tout à fait possible de fournir un contrat de prestations en même temps que le vote d'une loi, comme cela s'est fait dans d'autres cas pour d'autres départements. Cela serait en mesure de rassurer les commissaires car, si ce qui est dit par M. Flaks est rassurant, ce qui peut être fait par d'autres ne l'est pas nécessairement.

Il remarque que, par le passé, la Confédération était un partenaire alors que tel n'est pas le cas pour le futur. Il demande, plus précisément pour la partie historique, ce qu'il en est de l'action de la Confédération dans le futur, en particulier de Pro Helvetia.

M. Flaks répond que la Confédération intervient actuellement financièrement dans le cadre des subventions de transports. Il relève que, bien qu'ayant quelques actions, la Confédération n'a jamais été représentée aux assemblées générales de la CGN.

Il appartiendra à la future structure Belle Epoque de solliciter Pro Helvetia également, comme ce sera sa mission de solliciter toute collectivité nationale ou privée dans le cadre des compétences patrimoniales.

S'agissant de l'absence de tout projet de contrat de prestations à ce jour, il relève que, jusqu'à maintenant, il n'y avait rien. Ils venaient présenter au CE et au GC des demandes de couvertures de montants souvent bien importants.

Il a eu pour mission, avec l'aide de divers collaborateurs, de rechercher les différentes conventions de l'époque, dont certaines étaient à peine dactylographiées et d'autres étaient non écrites mais d'usage. Le but, atteint, était de pouvoir donner aux commissaires l'histoire de la CGN et des diverses conventions en deux PL.

Il admet que le contrat de prestations n'est pas encore fait. Il rappelle que M. Cramer avait ordonné l'audit de la CGN, car il n'était plus question que l'Etat paie dans le vide et de ne pas être assuré que les subventions de fonctionnement n'étaient pas consacrées à la rénovation des bateaux ou inversement. M. Arnold est actuellement particulièrement attaché à veiller à ce mandat de prestations. Ils n'ont pas encore négocié ce contrat de prestations avec la nouvelle structure, car les administrateurs et représentants des différents cantons en son sein vont changer. Il dit toutefois que l'idée est de ne pas augmenter, dans le contrat de prestations de base, l'offre actuellement consentie à 2 mios. Ceci figure dans l'exposé des motifs. Il conclut en disant qu'ils ne peuvent à ce jour donner d'autres engagements.

Un député Ve, après avoir entendu la demande du PLR sur le contrat de prestations, souhaite aller plus loin dans la réflexion. Les députés ont demandé la création d'une nouvelle structure et ne peuvent négocier maintenant un contrat de prestations avec un partenaire à créer. Il aimerait entendre le Département sur ce point consistant à négocier un contrat de prestations avec des partenaires qui n'existent pas encore.

Il estime qu'il faut aujourd'hui clairement que les commissaires se demandent s'ils sont favorables à la révision de la gouvernance de la CGN et s'ils veulent cette nouvelle entité. Ils peuvent en débattre et il estime qu'il

n'est pas nécessaire d'avoir des excuses pour refuser ou accepter ce PL. Les commissaires doivent se demander si la gouvernance aujourd'hui proposée par le CE correspond à leurs attentes, ce à quoi il répond personnellement favorablement. Ceux qui y répondent défavorablement sont libre de le faire, mais qu'ils aient alors le courage de leurs opinions.

M. Flaks admet qu'ils n'ont pas encore d'interlocuteur mais que les interlocuteurs seront majoritairement les cantons et la CGN. Il précise que le futur contrat de prestations sera présenté aux commissaires.

Le député Ve leur demande, vu leur expérience en tant que fonctionnaires qui doivent appliquer les décisions du parlement, si les complications rencontrées en cette Commission à chaque fois que des synergies avec d'autres cantons sont souhaitées leur donnent envie ou la possibilité de travailler avec d'autres cantons. Il lui semble que cette Commission a des demandes complètement contradictoires par rapport aux différents acteurs, car les commissaires veulent des synergies avec d'autres cantons mais, lorsqu'il y en a, ils sont effrayés car ils ne savent pas ce qui se fait ailleurs. Il est surpris par ce type de positions.

M. Flaks indique qu'ils ont été entendus par une commission du GC vaudoise et relève que c'est exactement la même chose là-bas qu'ici ; il y a les mêmes tensions, doutes et méfiances. La discussion entre les 3 cantons n'a pas été facile et il n'a pas été aisé de trouver des points de convergence avec des dénominateurs communs et un langage minimum commun. Il mentionne par exemple les normes IPSAS, inconnues du canton de Vaud et différentes dans le canton du Valais. Le dénominateur commun c'est ce PL et la loi vaudoise, annexé à ce PL et qui reprend les mêmes conditions.

Ils sont tous dans la même position aujourd'hui et la mission est d'ordonner une nouvelle structure puis de se désengager. Dans un 2ème temps, ils présenteront aux commissaires un contrat de prestations selon les normes genevoises, concernant Genève avec un partenaire. Enfin, au vu des circonstances, il est possible qu'entre les 3 cantons ils doivent renégocier la convention intercantonale sur la CGN.

Ils sont à la 2ème étape, telle que promise lorsque les députés ont voté le PL sur la CGN. Il n'est pas exclu qu'ils reviennent dans quelques mois en Commission pour traiter de la suite de ce dossier sur l'organisation de la navigation touristique et des transports sur le Léman.

Un député PLR-Libéral relève que le député Verts a raison. La question du contrat de prestations est effectivement aujourd'hui difficile à poser. Or, dans un raccourci que lui seul sait prendre, il oublie que, dans le PL proposé, il y a toute une série de mesures. Le contrat de prestations règlera la question



du rapport entre l'Etat de Genève et la CGN, en termes de prestations. Comme M. Flaks l'a dit la semaine dernière, Genève peut décider de se passer des services de la CGN ou de les limiter au minimum, dans un contrat de prestations.

Il faut se demander si les commissaires peuvent se prononcer séparément sur chaque élément, c'est-à-dire se prononcer en faveur de la recapitalisation sans forcément accepter ensuite le contrat de prestations, ou inversement. Dans la mesure où on leur propose plusieurs choses dans un seul PL, les commissaires peuvent avoir le sentiment de se sentir bloqués par la suite s'ils acceptent aujourd'hui le PL 10854. C'est la raison pour laquelle, lors de la dernière séance, il avait demandé que les différents éléments de ce PL soient séparés.

Il admet que le député Ve a raison de dire que c'est cette commission et M. Cramer qui ont demandé que soit remis de l'ordre au sein de cette CGN et que soient séparées l'exploitation de la conservation de la flotte ancienne.

Il peut accepter l'abandon de créance et la participation au capital, mais n'est pas certain du bien-fondé de la subvention d'investissement. En mettant tout ceci ensemble dans un seul PL, les commissaires ne peuvent voter qu'en bloc, ce qui est problématique et risque de forcer une opposition globale. Il aurait mieux valu séparer les différentes demandes, afin que les commissaires conserve une certaine liberté quant à leur appréciation et à leurs votes y relatifs.

M. Flaks signale que les commissaires ne votent pas un contrat de prestations dans le cadre du PL 10854. Pour 2012, un montant d'environ 2 mios a été adopté par le GC dans le cadre du vote du budget 2012, lequel assure le mandat de prestations pour 2012. Lorsqu'en 2012 ils auront discuté d'un contrat de prestations, ils le présenteront aux commissaires.

Le député PLR-Libéral remarque qu'il s'est manifestement mal exprimé. Il sait que les 2 mios décidés précédemment s'ajoutent aux sommes prévues dans le PL 10854 ; la prestation de la CGN est ainsi garantie pour 2012.

Il relève que, dans le PL 10854, sont proposées en tout cas 3 choses pour construire la nouvelle entité, à savoir un abandon de créances, une prise de participation et une subvention d'investissement. Il pense qu'il aurait mieux valu présenter les 3 choses de manière séparée.

M. Flaks admet cela, mais relève qu'il y a un certain parallélisme des formes et de l'action publique entre les 3 cantons. Leur mission a été de proposer aux Parlement une année zéro CGN, une nouvelle CGN. De savoir si cela est optimal est une question politique à laquelle il ne va pas répondre. Il aurait été difficile de séparer les trois choses, car l'assainissement ne

commencera que si les conditions votées par le GC genevois, comme par le GC vaudois, seront réalisées et permettront l'assainissement de la compagnie. Si le GC refuse ce PL en l'état, ils en aviseront les cantons de Vaud et du Valais ainsi que la CGN ; le statu quo persistera ou d'autres formulations devront être trouvées, en particulier par le canton de Vaud.

Il croit qu'il aurait été impossible de scinder ce PL en trois, pour un tel assainissement

Un député S relève que l'article 21 fixe les conditions à la naissance de cette nouvelle CGN. Il s'étonne que certains veuillent faire cela par étapes alors qu'aujourd'hui, précisément parce qu'il ne pouvait pas tout changer, l'Etat se faisait mener en bateau. Il est cohérent de procéder à l'ensemble des changements et, du moment que les pouvoirs publics auront une majorité dans la holding, ils répondront à l'objectif souhaité de ne pas financer à fonds perdus la CGN. Il conclut en disant qu'il est judicieux, avec l'article 21 portant sur les conditions, de faire les changements proposés ici en une fois.

Un député Ve pense que son collègue PLR-Libéral a raison : il faudrait saucissonner le projet en plusieurs morceaux. Or, en même temps, il entend le PLR se plaindre de ne pas avoir de vue globale. Il veut que Genève collabore avec les autres cantons, mais que ces derniers lui obéisse malgré tout et il souhaiterait que Genève puisse décider à la place des vaudois et que Genève soit le patron sans pour autant mettre de l'argent.

Cette situation est impossible à gérer pour le département et le CE.

La solution proposée lui semble pragmatique, avec toutes les imperfections qu'elle a du fait de travailler avec d'autres cantons et partenaires. Il y a ici une collaboration public/privé, intercantonale. Les députés ont demandé une meilleure gouvernance et que la société soit scindée en deux, ce qui est proposé dans ce PL. Or, maintenant, certains commissaires demandent encore plus, soit que les choses soient scindées en plus de petits morceaux.

En tant que vert, il se demande pour quelle raison il n'y a pas de partenariat avec l'EPFL, la recherche et le côté hi-tech de la région. Il pourrait aussi demander qu'il y ait dans ce PL, en plus de la flotte du passé, la flotte futuriste.

Il conclut en disant que ce PL a été discuté avec les deux autres cantons. Ils auraient pu faire autrement et le saucissonner encore plus, certes, mais il croit qu'il faut maintenant aller de l'avant et voter.

Un député PDC remarque que ce qui est présenté correspond exactement à ce que le Parlement avait demandé unanimement il y a un an et à ce qu'avaient demandé les commissions des finances et des transports. Il

s'agissait de distinguer clairement le patrimoine de l'exploitation. Il lui semble que les cautèles que certains souhaitent avoir par rapport à d'éventuels financements ultérieurs existent ; il leur a été dit et répété que toutes les rénovations seraient soumises à PL. Il ne voit donc pas quelles craintes certains pourraient encore avoir par rapport à cette nécessaire réorganisation de la gouvernance de cette compagnie.

Il annonce que le PDC est favorable à ce PL.

Un député MCG comprend que, pour 2012, il n'y a pas de contrat de prestations mais tout de même déjà un élément de ce dernier, soit le montant qui va être alloué à l'exploitation.

M. Flaks le confirme, en précisant que ce montant a été alloué par le budget 2012.

Il dit que M. Arnold, qui traite de ce mandat de prestations, est devenu spécialiste des coûts des carburants et a obtenu, pour 2010, une rétrocession de 300 000 F. Ils espèrent aussi avoir une rétrocession, pour 2011, sur le montant versé. Il imagine de ce fait mal qu'ils aillent au-delà de ces montants pour 2013, 2014 et 2015.

M. Arnold ajoute que, même s'il n'existe pas de contrat de prestations à proprement parler avec la GCN, ils ont tout de même réussi à faire appliquer le principe de non-thésaurisation, à savoir que la CGN restituée à l'Etat le trop perçu, en fonction de l'exercice réalisé, comme cela a été le cas en 2010 et le sera vraisemblablement également en 2011.

Le président libère MM. Flaks, Arnold et Gioria pour passer aux votes.

Un député PLR-Libéral veut préalablement lever un malentendu, qui circule depuis plusieurs séances dans cette Commission. Il dit qu'il n'a jamais été question de totalement financer cette opération de scission. Le but de la scission était de pouvoir continuer à financer le fonctionnement ; il n'était pas question, dans la mission que les députés ont donné au CE, qu'on vienne leur demander 11 millions supplémentaires. Il constate que l'intervention de son collègue PDC, qui n'a pas participé à tous les travaux, n'est pas tout à fait correcte car l'intention n'était pas celle-là.

Un député Ve dit qu'en tant que Vert, il a toujours une difficulté. Lorsqu'il veut passer un contrat de prestations avec une entreprise de transports et qu'il lui dit qu'elle doit changer de gouvernance et procéder à différentes modifications et qu'une fois qu'elles seront réalisées, il sera encore d'accord d'avoir un contrat avec elle, cela semble un peu compliqué. Ainsi, il va décider d'entrer dans l'entreprise, car il croit que c'est une

infrastructure, qu'elle fait du transport, et lui demande de clarifier ses missions.

Il relève que l'Etat a mis de l'argent dans cette entreprise et se dit favorable à ce qu'il essaye de récupérer le pouvoir qui va avec cet argent. Il est en effet partisan du principe de qui paie commande, contrairement à d'autres commissaires. Il croit que la CGN est réellement une infrastructure en termes d'entreprise de transports.

L'attaque vis-à-vis du député PDC, qui a participé aux discussions sur la CGN en Commission des transports, laisse à nouveau penser à tort que seule la Commission des finances est valable. Il croit, pour sa part, qu'il est intéressant de suivre l'avis des autres commissions, sur les aspects autres que financiers.

Il suggère que les commissaires PLR disent clairement qu'ils sont opposés à ce PL, si tel est le cas, puisqu'ils ont le droit d'être opposés à la CGN.

Un autre député PLR-Libéral estime que l'on peut aussi être favorable à la structure historique et non à la structure dite commerciale, fortement subventionnée. Les commissaires peuvent ainsi avoir deux raisons tout à fait différentes de s'opposer à ce PL, malgré tout ce qui leur a été dit.

Un député S rebondit sur les propos de son collègue PLR-Libéral et lui signale que rien ne l'empêchera de revoir le contrat des prestations à la baisse lorsque la Commission l'étudiera. Les commissaires seront libres de mettre les moyens qui leur sembleront nécessaires pour la partie transport. Cela lui semble bien plus efficace que ce qui existe à ce jour ; ils ont sans cesse renouvelé les prêts à fonds perdus et c'est pour cette raison qu'est proposé un abandon de créances. Même s'il n'est pas convaincu qu'il faille maintenant abandonner les créances, il sait que c'est le seul moyen de pression qu'ils peuvent exercer sur l'actionnariat de la CGN, pour qu'il accepte la nouvelle structure. Il est clair que si l'actionnariat n'accepte pas la nouvelle structure, il ne bénéficiera pas de l'abandon des créances. Il trouve cohérent de voter ce PL, libre ensuite à la CGN de prendre sa part de responsabilité en acceptant ou refusant ce changement de gouvernance. Le message est très clair, raison pour laquelle il convient d'aller de l'avant. Il relève encore que, selon lui, la scission de cette structure en deux est souhaitable pour tout le monde, quitte à ensuite encore pinailler sur des questions de financements à plus long terme.

Le président remarque que ce PL répond à ce que les commissaires avaient demandé il y a plus d'une année, à savoir la séparation des frais de protection du patrimoine de ceux d'exploitation. Il leur a été annoncé que les frais d'exploitation avaient été évalués dans le budget et que la subvention

sera inchangée. Ils verront ce qui leur sera proposé dans le contrat de prestations, avec ces sommes. Ce PL vise à une meilleure gestion.

### **Vote en premier débat**

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 10854.

#### **L'entrée en matière du PL 10854 est acceptée par :**

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 1 (1 L)

Abstentions : –

### **Vote en deuxième débat**

Le président met aux voix l'article 1er « Prêts conditionnellement remboursables ».

#### **L'article 1er « Prêts conditionnellement remboursables » est accepté par :**

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

Contre : 4 (1 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 2 « Subvention d'investissement ».

#### **L'article 2 « Subvention d'investissement » est accepté par :**

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

Contre : 4 (1 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 3 « Prêt remboursable ».

L'article 3 « Prêt remboursable » est accepté par :

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

Contre : 4 (1 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 4 « Prêt avec part remboursable et part conditionnellement remboursable ».

L'article 4 « Prêt avec part remboursable et part conditionnellement remboursable » est accepté par :

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

Contre : 4 (1 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 5 « Réduction de capital social ».

L'article 5 « Réduction de capital social » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 6 « Prise de participation au capital social ».

L'article 6 « Prise de participation au capital social » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : 5 (2 R, 3 L)

Abstentions : –

Le président met aux voix l'article 7 « Crédit d'investissement ».

L'article 7 « Crédit d'investissement » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Le président met aux voix l'article 8 « Inscription au patrimoine administratif ».

L'article 8 « Inscription au patrimoine administratif » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Le président met aux voix l'article 9 « Budget d'investissement ».

L'article 9 « Budget d'investissement » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Le président met aux voix l'article 10 « Financement et charges financières ».

L'article 10 « Financement et charges financières » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Le président met aux voix l'article 11 « Amortissement ».

L'article 11 « Amortissement » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Contre : –

Abstentions : 5 (2 R, 3 L)

Le président met aux voix l'article 12 « Rémunération de la prise de participation ».

L'article 12 « Rémunération de la prise de participation » est accepté par :

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

Contre : 3 (3 L)

Abstentions : 1 (1 R)

Un député PLR-Libéral relève qu'à l'article 13 est mentionnée une subvention d'investissement pour les travaux de rénovation du bateau « Vevey » alors que l'article 18 stipule que la 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 ». Il relève qu'à sa lecture, ces deux articles sont contradictoires.

Un député S se réfère aux pages 10 et 11 de l'exposé des motifs du PL et constate que, dans le commentaire du PL article par article, l'on ne retrouve pas cette contradiction, puisqu'il est ici question uniquement de la rénovation du bateau « Vevey », tant à l'article 13 qu'à l'article 18.

MM. Flaks, Arnold et Gioria reviennent pour répondre précisément à la question posée.

M. Arnold indique que l'article 18 ne concerne que le bateau historique « Vevey » et qu'il y a une erreur dans sa rédaction.

M. Flaks ajoute que la rénovation du bateau « Ville de Genève » est comprise dans l'entrée dans le capital en faveur de la holding alors que celle du « Vevey » entre dans la subvention d'investissement.

M. Arnold précise que l'alinéa 2 de l'article 18 est, en revanche, juste.

Un député PLR-Libéral estime qu'en mettant 2 bateaux et le chantier naval, à l'article 18, cela prépare le terrain à des dépenses que l'on n'a pas voulu préciser antérieurement. Il avoue que cela le rend méfiant. Il aimerait



savoir s'il n'y avait pas la rénovation de deux bateaux qui était initialement imaginée, car on n'indique pas deux bateaux au hasard.

M. Flaks dit qu'il y a eu des confusions à l'époque entre ces deux bateaux et que cette erreur est restée dans le PL. Ce sont bel et bien les deux seuls bateaux concernés dans le cadre de la flotte Belle Epoque.

Le même député PLR-Libéral relève que le fait que deux bateaux aient été concernés, le « Ville de Genève » et le « Vevey », et que l'on ne garde que le « Vevey » montre comment le canton de Genève est considéré.

M. Flaks, se référant aux pages 10 et 11 de l'exposé des motifs, constate que le commentaire mentionne clairement que seul le bateau « Vevey » est concerné par les articles 13 et 18, alors que l'article 7 a trait au bateau « Ville de Genève » et aux travaux d'assainissement du chantier naval d'Ouchy. Il conviendrait alors d'apporter un amendement à l'article 18, al. 1 du PL.

Un député PLR-Libéral pense qu'en plus de celui relevé à l'article 18, il y a également un problème à l'article 7, lequel ne précise pas qu'il concerne le bateau « Ville de Genève » et le chantier naval d'Ouchy. De plus, si l'on considère l'ensemble, la question devient complexe. En effet, sur le coût total du projet relatif aux deux bateaux et au chantier naval qui est de plus de 14 mios, l'Etat de Genève payera 3.6 mios pour le bateau « Vevey » et 2.8 mios pour le bateau « Genève » et le chantier naval ; Genève paiera ainsi 6.4 mios de l'ensemble des investissements et les cantons de Vaud et Valais ne paieront pas grand-chose, alors qu'ils sont plus concernés que Genève puisque le chantier naval n'est pas à Genève. Il aimerait connaître le montant de chaque investissement et qui paie quoi pour quel investissement.

M. Arnold signale que le détail des investissements consentis par les trois cantons figure en page 50 de l'exposé des motifs.

Le député PLR-Libéral estime que les chiffres ne jouent pas, s'agissant de la prise de participation de l'Etat de Genève en faveur de la holding, puisque l'article 7 mentionne un montant de 2.8 mios alors qu'il est ici signalé un montant de 1.2 mios pour le bateau « Ville de Genève ».

M. Arnold rétorque que les montants sont corrects, car il faut additionner ceux relatifs au bateau « Ville de Genève » et au chantier naval d'Ouchy, à savoir respectivement 1 204 600 F et 1 662 400 F, pour obtenir un total de 2 867 000 F.

Un député S estime que l'exposé des motifs est suffisamment clair. Il rappelle le but de ce mécanisme, à savoir d'éviter qu'en pensant subventionner la CGN dans son exploitation, l'Etat ne paie le chantier naval et la rénovation des bateaux. Désormais, les montants sont clairement mis dans chaque case.

Un député PLR-Libéral rappelle les problèmes qu'il avait posés la question de l'assainissement des Mouettes. La situation est ici similaire à une échelle plus importante. Les commissaires croyaient que ce PL était abouti, alors qu'il est ambigu sur des points qu'ils avaient questionnés la semaine dernière, mais pour lesquels ils n'avaient pas reçu de réponses. Il lui semble qu'il serait bon que le Conseil d'Etat revienne en Commission avec un amendement précisant les points soulevés ici, avec les montants concernés, plutôt que les commissaires ne poursuivent leur vote, qui va encore plus les diviser qu'il ne le devrait.

Le président ne voit pas pour quelle raison l'amendement devrait être fait par le Conseil d'Etat.

Un député PLR-Libéral rétorque que l'amendement ne peut venir que du Conseil d'Etat puisque c'est ce dernier qui a déposé le Projet de Loi.

Un député Ve considère que les choses sont politiquement claires. Il constate qu'un groupe ne veut pas voter ce PL ; il va formuler des demandes nombreuses et variées pour faire pourrir la situation et trouver des excuses pour ne pas voter ledit PL; que cela peut continuer à l'infini. L'amendement technique peut être apporté par le département. Il pense que les commissaires peuvent procéder au vote des autres articles du PL maintenant et ne laisser en suspens que les articles qui doivent être modifiés.

Un député PLR-Radical est désolé que les représentants du DIM et du DF aient à entendre ce lavage de linge sale. Il se doit néanmoins d'intervenir car il ne peut laisser dire que le PLR est opposé à la CGN puisque cela est totalement faux. Il avait clairement dit que le PLR était favorable aux contrats de prestations, à l'abandon des créances et à avoir une flotte historique sur le lac Léman ; en revanche, il n'est pas favorable à l'entrée dans la holding. Le PLR ne demande pas un simple amendement technique mais quelque chose de plus important. Il répète que le PLR n'est pas contre la CGN.

Un député PLR-Libéral propose de se rappeler des interventions virulentes des Verts contre la flotte historique et son éventuel fonctionnement à la vapeur, en arguant qu'elle n'était pas écologique. Quant à dire qu'il s'agit d'un amendement technique, il signale avoir vu le député Ve faire preuve de plus de rigueur dans ses appréciations budgétaires; il n'est pas digne de sa part de qualifier une erreur grossière, admise par les collaborateurs du DIM comme étant une incohérence, d'amendement technique.

Le président donne lecture des amendements.

Le président met aux voix l'article 13 « Crédit d'investissement ».

L'article 13 « Crédit d'investissement » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 14 « Budget d'investissement ».

L'article 14 « Budget d'investissement » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 15 « Subventions d'investissement accordées et attendues ».

L'article 15 « Subventions d'investissement accordées et attendues » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 16 « Financement et charges financières ».

L'article 16 « Financement et charges financières » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 17 « Amortissement ».

L'article 17 « Amortissement » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 18 « But », al. 1er tel qu'amendé par le CE et dont la teneur est la suivante :

*«<sup>1</sup> Cette subvention d'investissement doit permettre à la CGN de procéder à la rénovation du bateau historique " Vevey " »*

L'alinéa 1er de l'article 18 « But », tel qu'amendé par le CE, est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 1 (1 L)

Le président met aux voix l'article 18 « But » dans son ensemble, tel qu'amendé par le CE.

L'article 18 « But » dans son entier, tel qu'amendé par le CE, est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 1 (1 L)

Le président met aux voix l'article 19 « Durée ».

L'article 19 « Durée » est accepté par :

Pour : 10 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstentions : 1 (1 L)

Le président met aux voix l'article 20 « Aliénation du bien ».

L'article 20 « Aliénation du bien » est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)  
Contre : –  
Abstentions : 1 (1 L)

Le président met aux voix l'article 21 « Conditions ».

L'article 21 « Conditions » est accepté par :

Pour : 8 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 1 MCG)  
Contre : –  
Abstentions : 2 (1 R, 1 L)

Le président met aux voix l'article 22 « Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat ».

L'article 22 « Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat » est accepté, à la majorité des commissaires présents, par :

10 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 L, 1 UDC, 1 MCG)

### **Vote en troisième débat**

Le président met aux voix l'article 7 « Crédit d'investissement », al. 2 et 3 (nouveaux) tels qu'ajoutés par le CE et dont les teneurs sont les suivantes :

« <sup>2</sup> Ce crédit sera utilisé par la CGN afin de financer les travaux de rénovation du bateau " Ville de Genève " à hauteur de 1 204 600 F et les travaux d'assainissement du chantier naval de la CGN à Ouchy-Lausanne, à hauteur de 1 662 400 F.

<sup>3</sup> Parallèlement, les cantons de Vaud et du Valais prendront en charge la part restante du financement de ces travaux, soit respectivement 7 264 500 F et 707 800 F. Le coût total de ces deux projets est de 10 839 300 F »

Les alinéas 2 et 3 (nouveaux) de l'article 7 « Crédit d'investissement », tels qu'ajoutés par le CE, sont acceptés par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)  
Contre : –  
Abstentions : 3 (3 L)

Le président met aux voix l'article 7 « Crédit d'investissement » dans son ensemble, tel qu'amendé par le CE.

L'article 7 « Crédit d'investissement » dans son entier, tel qu'amendé par le CE, est accepté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 R, 1 UDC, 1 MCG)  
Contre : –  
Abstentions : 3 (3 L)

Le président, puisqu'il n'y a pas d'autres modifications d'articles en 3ème débat, suggère de passer au vote d'ensemble.

Le PL 10854 dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté par :

Pour : 9 (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 1 UDC, 2 MCG)  
Contre : 1 (1 L)  
Abstentions : 4 (2 R, 2 L)

Catégorie : débat organisé (II)

### **Commentaires du rapporteur**

Au vu de ce qui précède et compte tenu des éléments portés à notre connaissance, il convient encore de relever, au-delà de nos divergences, l'attachement unanime des députés à la CGN et à sa flotte.

Relevons également la qualité du travail et des explications de M. Michael Flaks, directeur de l'intérieur, dans ce dossier extrêmement complexe, notamment en raison de sa dimension émotionnelle très forte. M. Flaks a su incarner à la perfection et dans toute sa noblesse le rôle de grand commis de l'Etat. Qu'il en soit ici chaleureusement remercié.

Une grande majorité de la Commission des finances vous recommande aussi d'adopter le projet de loi PL10854 car il permettra de garantir la survie des activités de la CGN à moyen terme, qu'elles soient patrimoniales (maintien de la flotte « belle époque ») ou non (exploitation, en particulier à l'aide de bateaux plus modernes et plus performants) et surtout en évitant de perpétuer les mauvaises habitudes de financements aux affectations mal (pas) identifiées et/ou à fonds perdus.

*...E la nave va...*

#### Annexes:

- Lettre d'information aux actionnaires CGN concernant la restructuration de la compagnie
- Note sur le PL 10854
- Projet de statuts du Groupe CGN SA (*pas encore adopté*)
- Extrait du PV du Conseil d'Etat du Valais relatif à la CGN
- Assainissement de la CGN – position de Pro Vapore
- Réponse des cantons de Vaud, Valais et Genève à Pro Vapore

## **Projet de loi (10854)**

**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**

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Ce crédit sera utilisé par la CGN afin de financer les travaux de rénovation du bateau « Ville de Genève » à hauteur de 1 204 600 F et les travaux d'assainissement du chantier naval de la CGN à Ouchy-Lausanne, à hauteur de 1 662 400 F.

<sup>3</sup> Parallèlement, les cantons de Vaud et du Valais prendront en charge la part restante du financement de ces travaux, soit respectivement 7 264 500 F et 707 800 F. Le coût total de ces deux projets est de 10 839 300 F.

### **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**

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

<sup>2</sup> 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**

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

<sup>2</sup> 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**

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

<sup>2</sup> 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**

<sup>1</sup> Cette subvention d'investissement doit permettre à la CGN de procéder à la rénovation du bateau historique « Vevey ».

<sup>2</sup> Parallèlement, les cantons de Vaud et du Valais prendront en charge la part restante du financement de 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.

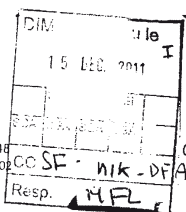
COMPAGNIE GÉNÉRALE  
DE NAVIGATION  
SUR LE LAC LÉMAN



Avenue de Rhodanie 17  
Case postale 116  
CH-1000 Lausanne 6  
Tél. 021 614 62 00  
Fax 021 614 62 02  
Infoline 0848 811 848  
www.cgn.ch  
info@cgn.ch

**Service commercial**

Votre contact  
Tél.: +41 (0) 848 811 848  
Fax: +41 (0) 21 614 62 02  
E-mail: info@cgn.ch



Lausanne, le 16 décembre 2011

61124-2011

**INFORMATION POUR LES ACTIONNAIRES CGN  
CONCERNANT LA RESTRUCTURATION DE LA COMPAGNIE**

Mesdames et Messieurs les actionnaires,

Conformément au mandat que vous avez confié au Conseil d'administration le 24 juin 2011, les discussions se sont poursuivies avec les trois cantons de Vaud, Genève et Valais en vue d'une restructuration et d'un assainissement de la CGN.

Nous avons abouti, d'entente avec les autorités des trois cantons lémaniques, à une solution permettant d'assurer la pérennité de la Compagnie, la sauvegarde et la navigation de la flotte Belle Epoque, ainsi que le maintien des emplois de l'ensemble du personnel.

Nous avons l'intention de mettre en œuvre cette solution en deux phases avec votre appui:

**1<sup>ère</sup> phase: 23 février 2012 (dès 09h30)**

**Assemblée générale extraordinaire et conversion des bons de participation en actions**

**1. Information aux actionnaires**

Le Conseil d'administration et la direction de la CGN vous informeront en détail et répondront à vos questions relatives aux projets de restructuration de la CGN. Les grandes phases de la restructuration seront expliquées et argumentées. En résumé, il s'agira, en mai 2012, de procéder à la transformation de la CGN actuelle en une société holding qui aura pour but de détenir 100% du capital de deux sociétés filles, à savoir:

- CGN Belle Epoque SA, dont le but sera de détenir la flotte Belle Epoque. Il s'agit d'une société sans but lucratif, exempte d'impôts.
- CGN Exploitation SA, qui exploite tant la flotte moderne que la flotte Belle Epoque. Tout le personnel de l'ancienne CGN sera transféré à CGN Exploitation SA.

Cette structure, basée sur trois entités juridiques distinctes, permettra de répondre au vœu des trois cantons, qui souhaitent une séparation nette de la partie Belle Epoque de la Compagnie.

Les intérêts patrimoniaux seront garantis par les statuts de la holding et de la filiale Belle Epoque ainsi que par la présence d'au moins un représentant des milieux patrimoniaux aussi bien dans la holding que dans la société Belle Epoque.

**2. Conversion des bons de participation de Pro Vapore**

Par lettre du 22 novembre 2011, Pro Vapore a demandé formellement et selon les dispositions statutaires en vigueur, la conversion de ses bons de participation. Pro Vapore confirme dans son courrier à la CGN son soutien au processus de restructuration en cours et rappelle que cette conversion doit intervenir avant l'Assemblée générale de mai pour être valablement inscrite au Registre du commerce.

**2<sup>ème</sup> phase: 16 mai 2012 (dès 09h30)**  
**AG ordinaire et extraordinaire, assainissement et recapitalisation**

Lors de l'Assemblée générale du 16 mai 2012 (qui remplace celle initialement prévue le 29 juin 2012), il s'agira de transformer la CGN actuelle en CGN Holding et de transférer, d'une part, la flotte historique à CGN Belle Epoque SA et, d'autre part, toutes les autres activités opérationnelles à CGN Exploitation SA.

Par ailleurs, lors de la même assemblée du 16 mai 2012, une réduction de capital de l'ordre de 75% sera effectuée, immédiatement suivie d'une recapitalisation de l'ordre de 10 millions de francs réservée aux trois cantons.

Ce processus permettra d'amortir totalement la flotte Belle Epoque et certains bateaux plus récents, ainsi que l'ensemble des créances cantonales figurant au bilan pour un montant de l'ordre de 32,6 millions de francs. Ce processus permettra également aux cantons, selon les vœux des Grands Conseils vaudois et genevois, de porter la participation des trois cantons riverains à plus de 50%.

Le Conseil d'administration vous recommande de soutenir cette démarche sans réserve. Grâce à la mise en place de cette nouvelle structure et aux mesures d'assainissement du bilan, la CGN pourra, dès le mois de juin 2012, s'atteler aux rénovations des bateaux «Vevey» et «Ville-de-Genève», ainsi que du chantier naval. Un vote positif assurera un financement public de 24,8 millions de francs au profit de votre Compagnie.

Les mandats des administrateurs actuels de la Compagnie prendront fin le 16 mai 2012. L'élection des membres du nouveau Conseil d'administration, ou leur désignation s'il s'agit d'administrateurs publics, interviendra lors de l'Assemblée générale du 16 mai 2012.

L'Assemblée générale du 16 mai se décomposera en plusieurs assemblées distinctes (AG ordinaire, AG extraordinaire, AG spéciale pour des raisons de procédure juridique). Les détails vous parviendront ultérieurement. En raison de la complexité des opérations, il est probable que toute la journée soit nécessaire pour faire aboutir le processus.

Nous vous remercions d'ores et déjà pour votre soutien et, tout en vous souhaitant de très bonnes fêtes de fin d'année, nous vous transmettons, Mesdames et Messieurs les actionnaires, nos cordiales salutations et nos meilleurs vœux pour 2012.

**COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION SUR LE LAC LÉMAN**  
**BUREAU DU CONSEIL**



**K. Oesch**  
Président



**P. Pettmann**  
Vice-président



**J. J. Schwaab**  
Administrateur



**B. Cardis**  
Administrateur

**QUESTIONS ET REPONSES**

**Q:** L'horaire CGN sera-t-il affecté par cette restructuration ?

**R:** Non. Les horaires 2012 et 2013 seront pour l'essentiel identiques à ceux de 2010-2011

**Q:** Les avantages aux actionnaires sont-ils maintenus ?

**R:** Oui. La règle actuelle, qui veut que les actionnaires aient vocation à recevoir certains avantages, est maintenue. Le Conseil d'administration, comme par le passé, est responsable de déterminer ces avantages.

**Q:** Que deviennent l'ABVL et Pro Vapore dans ce processus ?

**R:** L'ABVL et Pro Vapore continuent de soutenir la flotte Belle Epoque et notamment les rénovations lourdes ainsi que le maintien d'un horaire « vapeur » attractif. Avec le classement de la flotte Belle Epoque de la CGN, l'ABVL et Pro Vapore ont atteint un but essentiel de leur action.

**Q:** La CGN va-t-elle coûter moins cher aux cantons ?

**R:** Non. Le niveau des subventions doit rester en principe le même pour autant que les prestations kilométriques soient maintenues. Une extension de l'horaire entraînerait une hausse des subventions, ceci en raison du taux de couverture des charges de 80% environ.

**Q:** Le personnel de la CGN est-il affecté par ce processus ?

**R:** Non. Tous les contrats du personnel seront transférés sans modification à CGN Exploitation SA.

**Q:** En tant qu'actionnaire, pourrai-je souscrire à l'augmentation de capital ?

**R:** Non, cette augmentation sera réservée aux cantons.

**Q:** Quelle sera la valeur de mes actions au terme de ces opérations ?

**R:** La valeur nominale de CHF 100.– sera réduite d'environ 75%. Pour mémoire, la valeur boursière publiée par Helvetica au 15 novembre 2011 est de CHF 5.–.

**Note:** Pour d'autres questions relatives à ce processus, prière d'adresser vos courriels à M. M. Gaberthuel, Directeur financier, [mgaberthuel@cgn.ch](mailto:mgaberthuel@cgn.ch) ou c/o CGN, av. de Rhodanie 17, case postale 116, 1000 Lausanne 6.

**NOTE DE DOSSIER**

---

De : M. Cyril Arnold, Service des finances (DIM)  
Date : 25 janvier 2012  
Objet : PL 10854 (CGN): séance Commission des finances du 25 janvier 2012

---

**Echéances**

- 23.02.2012: assemblée générale extraordinaire CGN (conversion des bons de participations en actions).
- 16.05.2012: assemblées générales ordinaire et extraordinaire CGN (approbations des comptes 2011, assainissement et recapitalisation de la CGN).

**Investissements de Genève dans la CGN (voir annexe 1)**

Le canton de Genève a investi la somme de 11.5 millions de francs dans la société entre 1961 et 2004. A ce jour, quelque 1.5 millions de francs ont été remboursés, 2 millions de francs amortis et 0.25 millions de francs échangés contre des actions (de type A). Est actuellement inscrit au bilan de l'Etat de Genève un montant de 7.8 millions qui fait l'objet du premier chapitre du PL 10854 (abandon de créances).

Les investissements consentis à la CGN jusqu'en 2004 ne sont pas tous des prêts remboursables. En effet, 1/3 des 7.8 millions de francs dont il est question ne fait pas l'objet de remboursement puisqu'il s'agit soit de prêts conditionnellement remboursables soit de subvention d'investissement à fonds perdus (total de 2.6 millions de francs). Seuls 5.2 millions de francs sont juridiquement des prêts remboursables par la CGN (200'296 francs/an).

**Prise de participation**

L'objectif du PL 10854 est d'assainir la CGN et d'assurer aux cantons la majorité des parts dans le groupe CGN. L'atteinte de cet objectif passe par une participation au nouveau capital social (part de Genève = 2.9 millions frs). Le capital ainsi constitué permettra la rénovation du bateau "Ville de Genève" et l'assainissement du chantier naval basé à Ouchy.

**Subvention d'investissement**

Est accordée une subvention d'investissement à fonds perdus permettant la rénovation du bateau Belle Epoque "Vevey" (part de Genève = 3.7 millions de francs).

**Subvention de fonctionnement**

La restructuration de la société n'implique pas de hausse de subvention en faveur de la CGN (env. 2 millions de francs). L'objectif est de la maintenir à ce niveau dans le futur contrat de prestations qui devrait être présenté au Grand Conseil fin 2012-début 2013.

Annexe ment.




**Investissements consentis depuis 1961 à la CGN par les pouvoirs publics**

Catégories	Genève	Vaud	Lausanne	Valais	Confédération	Total
Actions	259'400	608'600	1'000'000	65'000	467'000	2'400'000
Fonds perdus	3'076'300	7'763'400	1'000'000	760'300	200'000	12'800'000
Prêts c/r *	1'529'300	3'752'000	1'000'000	381'700	1'266'000	7'929'000
Prêts remboursés	6'678'000	16'912'000	-	1'649'100	-	25'239'100
<b>Total</b>	<b>11'543'000</b>	<b>29'036'000</b>	<b>3'000'000</b>	<b>2'856'100</b>	<b>1'933'000</b>	<b>48'368'100</b>
Part en %	23.9%	60.0%	6.2%	5.9%	4.0%	100.0%

\*conditionnellement remboursable

\*conditionnellement remboursable

**Groupe technique intercantonal: base de travail au 31.12.2009**

Catégories	Genève	Vaud **	Valais **	Total	Commentaire
Fonds perdus	1'251'085	3'170'046	308'869	4'730'000	-> non remboursables (33.0%)
Prêts c/r *	1'524'110	3'740'140	380'637	5'644'887	
Prêts remboursés	5'576'666	14'132'814	1'398'494	21'107'974	-> remboursables (67.0%)
<b>Total</b>	<b>8'351'861</b>	<b>21'043'000</b>	<b>2'088'000</b>	<b>31'482'861</b>	
Part en %	26.5%	66.6%	6.6%	100.0%	

\*conditionnellement remboursable

\*\*répartition estimée pour Vaud et Valais

**Genève: actualisation des soldes au 31.12.2011 (assainissement effectif CGN)**

Fonds perdus	1'076'515	→ en francs constants →	1'449'548	→ non remboursables (46.7%)
Prêts c/r *	1'524'110		3'358'688	
Prêts remboursés	5'176'074		5'491'906	→ remboursables (53.3%)
<b>Total</b>	<b>7'776'699</b>		<b>10'300'142</b>	

\*conditionnellement remboursable

CAR - SF/DIM

CGN\_note de dossier 25.01.2012.doc

**Jean-Luc Marti**
*Notaire - Licencié en droit  
Membre ANV*

 10, rue Beau-Séjour  
 CP 5731  
 CH - 1002 Lausanne  
 Tél. +41 21 310 46 00  
 Fax +41 21 310 46 01  
 jlmarti@actanotaires.ch  
 www.actanotaires.ch

# Groupe CGN V10 du 25.01.12

## STATUTS DE LA SOCIETE ANONYME

### Groupe CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Leman SA dont le siège est à Lausanne

#### TITRE I

#### Raison sociale - buts - siège et durée de la société

##### Article 1 - Raison sociale

Sous la raison sociale "Groupe CGN Compagnie générale de navigation sur le lac Leman SA" existe une société anonyme.

Elle est régie par les présents statuts et par le titre XXVI du Code des obligations (ci-après CO).

Demeurent réservées les dispositions des législations fédérale et cantonales concernant les transports publics ainsi que les conventions internationales.

##### Article 2 - But

La société a pour but la prise et la gestion de participations dans toute entreprise commerciale, industrielle, financière et immobilière, en rapport avec la navigation sur le lac Leman, notamment dans les sociétés CGN Belle Epoque SA et CGN Exploitation SA (ci-après "filiales").

Les participations dans lesquelles la société peut investir doivent poursuivre directement ou indirectement les buts suivants :

- contribuer au développement touristique durable de l'arc lémanique en assurant une desserte attractive de ses rives ;

- développer et poursuivre toute activité liée directement ou indirectement à l'exploitation d'une flotte de bateaux (modernes et historiques) sur le lac Léman.

La société peut créer des filiales en Suisse et en France.

### **Article 3 - Siège social**

La société a son siège à Lausanne.

### **Article 4 - Durée**

La durée de la société est illimitée.

## **TITRE II**

### **Capital-actions et capital-participation**

#### **Article 5 - Capital-actions**

Le capital-actions est fixé à CHF ...-.

Il est divisé en ... actions nominatives de CHF ... nominal chacune, entièrement libérées.

*(article à compléter en fonction du mode de libération du capital-actions)*

#### **Article 5 bis - Capital-participation**

La société dispose d'un capital-participation de CHF ...-.

Il est divisé en ... bons de participation de CHF ... nominal chacun, nominatifs, entièrement libérés.

#### **Article 6 - Emission**

La société peut renoncer à l'impression et à la livraison des titres. L'actionnaire a néanmoins la faculté d'exiger en tout temps de la société l'impression et la livraison de ses actions sans frais.

Les actions émises le sont sous la forme, au choix du conseil d'administration, d'actions ou de certificats d'actions numérotés, sans feuille de coupon. Les titres sont signés par le Président et un membre du conseil d'administration.

#### **Article 7 - Facilités de transport**

Les actionnaires ont vocation à obtenir certaines facilités de transport.

Le conseil d'administration détermine ces facilités.

**Article 8 - Propriété et Transfert**

Les actions sont indivisibles à l'égard de la société qui ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour une action.

Les actions ne peuvent être transférées que par cession. Pour être valable, la cession doit être notifiée à la société.

**TITRE III**  
**Organisation de la société****Article 9 - Organes**

Les organes de la société sont :

1. L'assemblée générale des actionnaires
2. Le conseil d'administration
3. L'organe de révision

**TITRE IV**  
**Assemblée générale****Article 10 - Assemblée générale**

L'assemblée générale constitue le pouvoir suprême de la société.

**Article 11 - Constitution de l'assemblée**

L'assemblée est régulièrement constituée quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées; sont réservées les prescriptions légales et l'article 20 des présents statuts, imposant un quorum pour certaines décisions.

**Article 12 - Admission à l'assemblée**

Pour assister à l'assemblée, il faut être inscrit au registre des actionnaires au moins trente jours avant la date de l'assemblée.

**Article 13 - Procuration**

Un actionnaire peut se faire représenter par un autre actionnaire au moyen d'une procuration sous seing privé ou conformément à l'article 689 c CO.

**Article 14 - Bureau de l'assemblée**

L'assemblée est présidée par le président du conseil, le vice-président ou par un autre administrateur ; le procès-verbal est tenu par un secrétaire désigné par le conseil.

Le président désigne deux scrutateurs parmi les actionnaires présents.

**Article 15 - Convocation**

L'assemblée générale est convoquée par le conseil, au moins 20 jours à l'avance, par avis public conformément à l'article 36.

**Article 16 - Contenu de la convocation**

La convocation mentionne les objets à l'ordre du jour.

S'il s'agit d'une assemblée générale ordinaire, la convocation indique que les comptes annuels, les comptes du groupe, de même que le rapport de l'organe de révision, le rapport de gestion et les propositions relatives à l'utilisation du bénéfice net éventuel sont mis, au siège social, à la disposition des actionnaires 20 jours avant l'assemblée générale.

Doivent également figurer dans la convocation les propositions du conseil d'administration et des actionnaires qui ont demandé la convocation de l'assemblée ou l'inscription d'un objet à l'ordre du jour.

**Article 17 - Assemblée ordinaire**

L'assemblée générale ordinaire a lieu chaque année dans les six mois qui suivent la fin d'un exercice social.

Aucune décision ne peut être prise sur des objets qui n'ont pas été portés à l'ordre du jour, sauf sur la proposition de convoquer une assemblée générale extraordinaire ou d'instituer un contrôle spécial.

**Article 18 - Assemblée extraordinaire**

Une assemblée générale extraordinaire peut être convoquée par le conseil chaque fois qu'il le juge nécessaire.

Elle doit être convoquée à la demande écrite et motivée de l'organe de révision, ou d'un ou de plusieurs actionnaires représentant au moins le dixième du capital-actions. Le conseil fixe le jour de la réunion, qui doit avoir lieu dans les 8 semaines à partir du jour où la demande de convocation lui est parvenue; il donne son préavis sur les questions qui sont soumises à l'assemblée.

**Article 19 - Compétences de l'assemblée générale**

L'assemblée générale a les compétences suivantes :

1. elle se prononce sur le rapport du conseil sur sa gestion pendant l'exercice écoulé et prend acte du rapport de l'organe de révision ;
2. elle se prononce sur l'approbation des comptes annuels et des comptes du groupe ;
3. elle détermine l'emploi du bénéfice net, conformément aux dispositions de l'article 34 ;

4. elle vote la décharge ^ donner aux administrateurs ;
5. elle procède aux élections des administrateurs, ^ l'exception de ceux d'sign's par une autorité conformément ^ l'article 22 ci-dessous, ainsi que de l'organe de révision ;
6. elle se prononce sur toute modification du capital-actions, du capital participation et des statuts ;
7. elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises par le Conseil d'administration et sur les propositions individuelles qui auront été communiquées au Conseil d'administration, par écrit, avant le 30 avril ;
8. elle prend toutes autres décisions qui lui sont réservées par la loi et les statuts.

#### **Article 20 - Droit de vote**

Les votations ont lieu ^ la majorité des voix attribuées aux actionnaires présents.

En revanche, une décision de l'assemblée générale recueillant au moins les deux tiers des voix attribuées aux actions représentées et la majorité absolue des valeurs nominales représentées est nécessaire pour :

1. La modification du but social;
2. L'introduction d'actions ^ droit de vote privilégié;
3. La restriction de la transmissibilité des actions nominatives;
4. L'augmentation autorisée ou conditionnelle du capital-actions;
5. L'augmentation du capital-actions au moyen des fonds propres, contre apport en nature ou en vue d'une reprise de biens et l'octroi d'avantages particuliers;
6. La limitation ou la suppression du droit de souscription préférentiel;
7. Le transfert du siège de la société;
8. La dissolution de la société.

Les élections ont lieu ^ la majorité absolue au premier tour et relative au second.

#### **Article 21 - Procès-verbal**

Le procès-verbal de l'assemblée générale est signé par le président, le secrétaire et par les scrutateurs.

### **TITRE V** **Administration de la société**

#### **Article 22 - Conseil d'administration**

La société est administrée par un conseil d'administration de 9 membres.

En application de l'article 762 CO, l'Etat de Vaud et la République et Canton de Genève désignent chacun deux représentants et la République et Canton du Valais désigne un représentant.

Un siège est réservé à un représentant des autorités ou collectivités publiques françaises riveraines du lac Léman. Un siège est réservé à un représentant de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL).

Le mandat des administrateurs nommés par l'assemblée générale est d'une année. Les administrateurs sont rééligibles jusqu'à l'âge de 70 ans.

### Article 23 - Remplacement d'administrateurs

En cas de vacance au sein du conseil, l'autorité concernée, respectivement la prochaine assemblée, pourvoit au remplacement des administrateurs sortants.

### Article 24 - Organisation du conseil

Le conseil désigne son président et son vice-président. Un secrétaire peut être choisi en dehors du conseil.

Si le président choisi est un représentant des pouvoirs publics, le vice-président devra être choisi parmi les représentants des actionnaires privés et vice versa.

Le conseil se réunit toutes les fois que la conduite des affaires l'exige. Il doit être convoqué si un membre en fait la demande écrite au président.

Sauf décision contraire du conseil, le directeur général de CGN Exploitation SA et/ou un représentant de CGN Belle Epoque SA participe/nt aux séances, avec voix consultative/s.

Les procès-verbaux sont signés par le président et le secrétaire.

### Article 25 - Quorum

Les décisions du conseil sont prises à la majorité des voix. La présence de la moitié au moins des membres du conseil est toutefois nécessaire pour que les décisions soient valables. En cas d'égalité des voix, le président a voix prépondérante.

Toutefois, pour l'exécution de décisions prises par l'assemblée générale dans le cadre d'une augmentation de capital-actions, le quorum est également considéré comme atteint lorsque deux administrateurs sont présents.

### Article 26 - Pouvoirs du conseil

Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour tout ce qui concerne la stratégie de la société.

Par ailleurs :

a) il nomme les membres de la direction et approuve leur traitement ;

b) il arrête le rapport de gestion, les comptes annuels et les comptes de groupe cas échéant, ainsi que les propositions à soumettre à l'assemblée générale ;

c) il veille à l'exécution des décisions de l'assemblée générale ;

d) il représente la société dans toutes les affaires, il peut plaider, transiger et emprunter au nom de la société ;

e) il a toute compétence en matière financière, en particulier pour les éventuelles transactions entre filiales et sous réserve des attributions expressément dévolues à l'assemblée générale ;

f) il négocie et signe les contrats avec les pouvoirs publics, selon le règlement d'organisation.

### Article 27 - Délégation de pouvoirs

Le conseil peut déléguer une partie de ses attributions à un ou plusieurs de ses membres, par mandat spécial et pour des affaires déterminées. Il peut autoriser par écrit, d'une manière générale, les membres de la direction à plaider et à transiger.

### Article 28 - Rémunération des administrateurs

Le conseil fixe le mode et le montant de la rémunération des administrateurs.

### Article 29 - Règlements

Le conseil précise par un règlement d'administration, cas échéant d'organisation, le mode de fonctionnement et les compétences des organes exécutifs de la société.

### Article 30 - Contrat avec les filiales

Le conseil d'administration peut conclure avec les filiales de la société un ou plusieurs contrats précisant leurs relations, droits et devoirs réciproques.

Le conseil d'administration approuve les contrats entre les filiales également.



## TITRE VI Organe de révision

### Article 31 - Organe de révision

L'assemblée générale  lit un organe de révision, pour une durée d'un exercice. Il est r ligible pour au maximum 4 ans consécutifs. Son mandat prend fin avec l'approbation des derniers comptes annuels.

L'organe de révision doit être indépendant au sens du Code des obligations.

L'assemblée générale peut, en tout temps, révoquer l'organe de révision avec effet immédiat.

Les attributions de l'organe de révision, qui diff rent selon le type de contrôle, sont définies aux articles 728a et 729a du Code des obligations.

## TITRE VII Signature sociale

### Article 32 - Signature sociale

La société est représentée par la signature collective ^ deux des personnes désignées par le conseil d'administration et selon les modalités fixées par les règlements.

## TITRE VIII Comptes annuels et utilisation du bénéfice net

### Article 33 - Comptes annuels

Chaque année, le conseil soumet ^ l'assemblée générale ordinaire des actionnaires les comptes de la société et les comptes du groupe de l'exercice écoulé, ainsi que le bilan au 31 décembre.

L'exercice coïncide avec l'année civile.

Les comptes et le bilan sont établis conformément aux prescriptions de l'Office fédéral des transports et, sauf disposition contraire de ces prescriptions, ^ celles du CO.

### Article 34 - Répartition du bénéfice

Le bénéfice net disponible sera ventilé dans l'ordre suivant :

- 1) attribution selon les directives de l'Office fédéral des transports à la réserve pour pertes futures pour les secteurs indemnisés conjointement par la Confédération et les autorités organisatrices ;
- 2) attribution selon les directives des mandats délivrés par les autorités organisatrices en matière de transport touristique ;
- 3) attribution à la réserve générale jusqu'à 100 % du capital-actions versé qui sert à alimenter un fonds de réserve spéciale dont l'utilisation est fixée par l'assemblée générale sur proposition du conseil d'administration.

## TITRE IX Dissolution

### Article 35 – Dissolution

En cas de dissolution de la société, la liquidation sera opérée par les soins du conseil d'administration, qui rendra compte de ses opérations à l'assemblée générale, dans le délai que celle-ci prescrira.

La liquidation de la société s'opère en conformité des articles 742 et suivants du CO.

Après paiement des dettes, l'actif de la société dissoute est réparti entre les actionnaires au prorata des versements opérés pour la libération des actions.

## TITRE X Publications

### Article 36

Toutes les publications de la société relatives aux affaires sociales sont faites dans la Feuille des Avis officiels du canton de Vaud, dans la Feuille d'Avis officielle du Canton de Genève et dans le Bulletin officiel du canton du Valais. Les publications prescrites par la loi sont faites en outre dans la Feuille officielle suisse du commerce.

## TITRE XI For

### Article 37

Les contestations entre les actionnaires et la société ou ses organes et les contestations entre les actionnaires eux-mêmes en raison des affaires de la société sont soumises au juge du siège de la société.



Présidence du Conseil d'Etat  
Chancellerie d'Etat

Präsidium des Staatsrates  
Staatskanzlei

CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Etat

Vu la loi cantonale sur les transports publics du 28 septembre 1998 (LTP) ;

Vu la loi sur la gestion et le contrôle administratifs (LGCAF) du 24 juin 1980 ;

Vu la loi sur les subventions du 13 novembre 1995 ;

Vu la convention du 30 juin 2008 fixant les principes et le mode de calcul du coût des prestations de la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN) en vue de l'octroi de contributions par les cantons riverains ;

Vu le rapport du service des transports du 6 décembre 2011 ;

Vu la décision du Conseil d'Etat du 1<sup>er</sup> avril 2009 ;

Sur la proposition du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement,

### le Conseil d'Etat

d é c i d e



1. L'octroi d'un crédit complémentaire au crédit d'engagement de la décision du 1<sup>er</sup> avril 2009 du Conseil d'Etat de CHF 551'200.- est accordée à la CGN pour :
  - a) la rénovation de bateaux "ville de Genève" et "Vevey" et du chantier naval, soit CHF 212'200.- dû à un renchérissement, pour le Valais sous forme de prêt sans intérêts remboursables, conjointement avec les cantons de Vaud (CHF 16'602'600.-) et Genève (CHF 6'552'400.-) ;
  - b) la participation de l'Etat du Valais, aux frais de l'installation de mazoutage répondant aux besoins de la CGN, au débarcadère du Bouveret, soit CHF 79'000.- d'investissement, conditionnellement remboursable.
2. La participation de l'Etat du Valais, aux frais de remplacement du ponton à charbon, soit CHF 180'000.- d'investissement, conditionnellement remboursable.
 

Les travaux de remise en état des structures en bois des cabanons situés sur le ponton CGN, propriété de l'Etat du Valais, soit CHF 80'000.- d'investissement, conditionnellement remboursable.
3. Ces montants sont versés sur les années 2011 à 2013 et seront prélevés sur le centre de coûts 8500 du compte 524000 (prêt remboursable) et 524005 (prêts conditionnellement remboursables).

4. La contribution accordée par la présente décision concernant la rénovation des bateaux et du chantier naval est soumise aux conditions suivantes pour permettre leur libération :
  - a) Une prochaine assemblée générale de la CGN sera appelée à transformer 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.
3. Ces montants seront versés selon les dispositions budgétaires et selon l'avancement de la réalisation de ces travaux dans les années 2011/2013.

Séance du **11 JAN. 2012**

Pour copie conforme,  
Le Chancelier d'Etat



Distribution 3 extr. DTEE  
1 extr. ACF  
1 extr. ICF  
1 extr DTEE - SBMA

**Pro Vapore**

Fondation pour la sauvegarde des huit bateaux Belle Epoque du Lac Léman fondée par l'ABVL en 2006  
 c/o Yves de Siebenthal, président  
 Rue Crespin 6 (402)  
 1206 Genève

Pour avis et suite white. FN/20.01.12

\_\_\_\_\_  
 chef du département DINF

20 JAN. 2012

transmis à original photocopie

sn/vk sa/adn

↓ 23.01.2012

SERVICE DE LA MOBILITÉ	
R	24 JAN. 2012
Original	Copie

Monsieur le Conseiller d'Etat  
 François Marthaler, Chef du  
 Département des Infrastructures  
 Place de la Riponne 10  
 1014 Lausanne

1206 Genève et 1815 Claren, le 19 janvier 2012

**Assainissement de la CGN - Position de Pro Vapore / ABVL**

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous faisons suite à la réunion qui s'est tenue à votre bureau le 9 janvier dernier. Comme convenu, le présent courrier a pour objet de récapituler les divers points que nous avons abordés.

En date du 22 novembre 2011, le Conseil de notre Fondation a tenu séance conjointement avec le Comité de l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL).

A cette occasion, les deux entités ont décidé de soutenir le projet d'assainissement de la CGN proposé par les cantons et, en prévision des assemblées générales extraordinaires de la CGN à venir, de faire valider ce soutien par une Assemblée générale extraordinaire de l'ABVL qui se tiendra le 26 janvier 2012.

Ce positionnement fort apporte au projet des cantons 17 % des droits de vote de la CGN et constitue une invitation claire aux autres actionnaires à voter positivement eux-aussi. En y ajoutant les bons de participation détenus par Pro Vapore/ABVL convertis en capital-actions, ce socle se montera même à 40 %, constituant une garantie certaine que les votes positifs atteindront la majorité qualifiée qui avait fait défaut lors du vote de l'assemblée générale du 24 juin 2011.

Il apporte également un 18 % de « oui » potentiels en plus par le biais du regroupement des actionnaires privés autour de Pro Vapore. Ceci représente un potentiel de 58 % de « oui » à l'assemblée générale extraordinaire du 16 mai 2012, sans même compter les voix des pouvoirs publics.

Ainsi, une fois investie de près de 40% voire même de 57% avec le vote potentiel du « pool des actionnaires privés » associés à Pro Vapore en voie de constitution, notre Fondation devient dans une certaine mesure garante du succès du processus d'assainissement de la société.

En plus de ce facteur décisionnel évident, Pro Vapore / ABVL rappellent qu'elles ont apporté à la CGN au cours des dernières années :

Un bateau entièrement rénové	<i>La Suisse</i>	CHF	13'000'000
Un bateau partiellement rénové	<i>Simplon</i>	"	4'000'000
Mise au point de la machine	<i>Montreux</i>	"	600'000
Révision complète de la machine	<i>Savoie</i>	"	400'000
Rafraîchissement salon 1 <sup>er</sup> classe	<i>Rhône</i>	"	200'000
Sablage de la coque	<i>Helvétie</i>	"	350'000
Provision au 30.06.2012	<i>Italie</i>	"	3'000'000
Diverses contributions		"	100'000
			<u>CHF 21'650'000</u>

en investissements, auxquels pourrait s'ajouter environ CHF 1'000'000 d'ici fin 2012 si les demandes de mécénat en cours pour *l'Italie* se concrétisaient.

Elles rappellent aussi que l'ABVL dispose aujourd'hui d'un potentiel d'environ 20'000 donateurs motivés et de connaissances approfondies de la CGN, de ses bateaux, de sa conduite, de ses possibilités, de la navigation, de la technique et de l'histoire de la flotte.

#### Conversion en actions des bons de participation détenus par Pro Vapore (CHF 10'000'000.-)

Le seul objectif de Pro Vapore dans leur demande de conversion en actions de ses bons de participation est d'inclure le capital issu de cette conversion dans le calcul de la réduction du capital-actions prévue par l'assainissement de la CGN et, ainsi, de faciliter la constitution d'une minorité qualifiée telle que souhaitée par la Commission du Grand Conseil et confirmée par votre déclaration au Grand Conseil du 5 avril 2011.

Cette conversion portera, il est vrai, la part de Pro Vapore dans l'actionariat de la CGN à 39.93% pour une courte période intermédiaire de moins de trois mois. Cependant, selon les données actuellement en notre possession sur le mécanisme de recapitalisation prévu par les cantons (réduction de 75 % du nominal actuel de l'action), elle redescendra à 18.13% du nouveau capital-actions dès le 16 mai 2012.

Nous confirmons que Pro Vapore/ABVL n'ont pas, durant cette période de transition, l'intention de faire usage de cet avantage pour intervenir dans la gestion de la CGN sauf lors

- des votes statutaires sur l'exercice 2011.
- des opérations d'assainissement de la société, en particulier pour appuyer le projet des cantons comme écrit ci-dessus.

Nous confirmons aussi que, si d'aventure l'assainissement de la société devait ne pas se concrétiser, Pro Vapore/ABVL s'engage à proposer la reconversion en bons de participation des 100'000 actions qu'elles auront obtenues le 23 février 2012.

S'agissant, enfin, du moment opportun pour la conversion de ces bons de participation, trois avis de droit nous ont confirmé que les actions issues de cette conversion devaient avoir été inscrites au registre des actionnaires au moins trente jours avant un vote de l'assemblée générale des actionnaires pour qu'elles puissent être prises en compte. L'article 14 des statuts actuels de la CGN est, en effet, parfaitement clair sur ce point et doit être respecté. Ces avis de droit viennent de nous être confirmés par le Registre du Commerce (voir document annexé).

L'assemblée générale extraordinaire de la CGN du 23 février demeure ainsi la meilleure échéance possible pour traiter de ce point sans devoir convoquer à grands frais une assemblée supplémentaire.

## **Demandes / propositions de Pro Vapore/ABVL dans le cadre de l'assainissement de la société**

Comme elles l'ont toujours fait, Pro Vapore/ABVL, en prenant les engagements précités, s'impliquent fortement, positivement et en toute transparence dans le futur de la CGN. Ce positionnement, tout comme la récolte de 21 millions de francs en neuf ans, représente tant la générosité de leurs donateurs que l'investissement personnel important des responsables des deux entités.

De ce fait, ces engagements doivent pouvoir s'appuyer, lors de l'assainissement de la société, sur la base solide que représente la prise en compte des demandes / propositions suivantes:

### **1. Majorité/minorité qualifiée**

Les cantons disposeront, dans la répartition du capital-actions du nouveau groupe CGN SA, de 56 % des voix. Il leur sera très facile de constituer la majorité qualifiée de 66,6 % nécessaire à la modification des éléments constitutifs essentiels de la société car les autres actionnaires ne seront jamais tous présents ou représentés lors des assemblées générales.

La mise en œuvre d'une minorité qualifiée/de contrôle rassemblée autour de Pro Vapore/ABVL sera, au contraire, pratiquement impossible et un léger abaissement du seuil de constitution de la minorité qualifiée (adaptation de l'al. 2 de l'article 20 des futurs statuts du groupe CGN SA), à fixer en fonction de la répartition définitive du capital, devra être envisagée comme le permet l'al. 2 de l'article 704 du code des obligations afin de la rendre possible.

Le Groupe CGN SA n'en deviendra pas pour autant « ingouvernable » car il suffira à l'actionnaire majoritaire, donc aux trois cantons, de convaincre Pro Vapore qu'une modification proposée s'impose ou est raisonnable pour que la décision soit assurée. Il en irait tout autrement s'il leur fallait convaincre une grande quantité de petits actionnaires indépendants.

### **2. Objets soumis à une majorité qualifiée**

**Pro Vapore/ABVL demandent que soit ajouté "toute modification des statuts" à l'article 20 des statuts du Groupe, les statuts constituant une des bases fondamentales d'une société.**

Vous avez, pour votre part, proposé le 9 janvier un compromis consistant à ajouter l'article 22 (composition du Conseil d'administration) à la liste des articles qui seraient soumis à la décision d'une majorité qualifiée.

Nous en prenons acte, tout en soulignant encore une fois que les craintes que pourraient susciter la soumission de la modification des statuts à la décision d'une majorité qualifiée ne sont à notre avis pas fondées.

### **3. Composition des Conseils d'administration**

Nous avons pris bonne note de la volonté des cantons d'attribuer à Pro Vapore/ABVL un siège du Conseil d'administration du Groupe CGN SA et, en la même personne, un siège du Conseil d'administration de CGN Belle Epoque SA. Nous l'acceptons avec remerciements.

La gouvernance opérationnelle du groupe CGN SA sera cependant, dans les faits, entièrement entre les mains du Conseil d'administration de CGN Exploitation SA (marketing et vente, ressources humaines, exploitation, horaires, engagement des unités, chantier naval, entretien et maintenance, projets de construction et de rénovation, etc.).

Pro Vapore/ABVL souhaite, étant donné le rôle essentiel que jouera ce conseil, disposer également d'un siège au Conseil d'administration de CGN Exploitation SA, ce siège pouvant être avantageusement lié, en la même personne, également à un siège au Conseil d'administration du Groupe CGN.

### **4. Consultation**

Afin d'assurer que les votations décisives sur l'assainissement du 16 mai prochain puissent se dérouler dans les meilleures conditions, Pro Vapore/ABVL suggèrent enfin d'être consultées, comme d'autres partenaires importants de la CGN, lors de la finalisation des projets de :

- statuts du Groupe et de ses filiales,
- contrats entre la maison mère et ses filiales et entre les filiales elles-mêmes,
- modèles de gouvernance pour le Groupe et ses filiales.

Nous avons cru comprendre, à l'issue de la séance du 9 janvier dernier, que notre position serait soumise à une prise de position de la « task force » intercantonale. Nous vous en remercions par avance et demeurons à votre entière disposition, comme à celle de la « task force », pour préciser tout élément qui pourrait encore demander de l'être.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, nos meilleures et respectueuses salutations



Y. de Siebenthal  
Président



M. Decoppet  
Vice-président

**Annexe**

détermination du Registre du Commerce du 11 janvier 2012

**Copie**

M. K. Oesch, président du conseil d'administration de la CGN  
Monsieur R. Walbaum, membre du conseil d'administration de la CGN  
Membres du conseil Pro Vapores et du comité de l'ABVL



**From:** [info.rc@vd.ch](mailto:info.rc@vd.ch)

**Sent:** Wednesday, January 11, 2012 1:58 PM

**To:** Ernest Cardis

**Subject:** RE CGN Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman SA (CGN) - CH-550.0.647.657-4

Monsieur,

L'article 14 des statuts de la société citée sous objet devra être respecté. En effet, si une assemblée est tenue à l'encontre des statuts, cela rend la décision annulable.

Nous espérons ainsi avoir répondu à votre interrogation.

Salutations distinguées.

Nada Tomas

Registre du commerce du canton de Vaud

Monsieur le Préposé,

Je me permets de vous consulter en ma qualité de membre du Conseil de Fondation de la Fondation "Pro Vapore" (RC Genève CH-660.2.022.006-3) qui est aujourd'hui le plus important actionnaire de la CGN.

*La situation est la suivante :*

1. Le capital-actions de la CGN est actuellement de CHF 26'062'500.-, à savoir 48'000 actions "A" de CHF 100.- détenues par les collectivités publiques et 212'625 actions "B" de CHF 100.-, toutes nominatives et entièrement libérées.
3. Dans le cadre de négociations avec les Cantons de Vaud, Genève et Valais, il est envisagé une réduction du capital-actions de l'ordre de 75%, et, après abandon par les anciens actionnaires de leur droit de souscription privilégié, une augmentation du capital-actions souscrite par les cantons de l'ordre de CHF 10'000'000.-.
3. En plus des actions CGN qu'elle détient (43'990 = 16.88%), la Fondation Pro-Vapore détient actuellement également 10'000 bons de participation de CHF 1'000.- entièrement libérés (capital participation CHF 10'000'000.-). Elle souhaite les convertir en capital-actions dans le cadre de la restructuration prévue de la Compagnie sus-mentionnée.

**Question :**

**Pour que les actions issues de la conversion des bons de participation puissent être prises en compte lors de la votation ultérieure sur la réduction / augmentation du capital-actions de la société, faut-il que ces actions aient été inscrites au registre des actionnaires depuis au moins trente jours ?**

Veuillez agréer, Monsieur le Préposé, mes salutations distinguées.

Ernest Cardis  
Avenue de la Condémine 1  
CH-1814 La Tour-de-Peilz



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE



CANTON DU VALAIS  
KANTON WALLIS

Fondation Pro Vapore  
Fondation pour la sauvegarde des huit  
bateaux Belle Epoque du Lac Léman  
M. Yves de Siebenthal, président  
M. Maurice Decoppet, vice-président  
Rue Crespin 6 (402)  
1206 Genève

V réf. :

N réf. :

Lausanne, le 15 février 2012

#### Assainissement de la CGN - Position de Pro Vapore / ABVL

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président,

Nous avons pris connaissance de votre courrier du 19 janvier 2012 concernant l'objet cité en titre. Après concertation, nous nous déterminons comme suit :

- Concernant le projet de statuts de CGN Holding, en particulier l'article 20 sur le droit de vote de l'assemblée générale, nous nous en tenons à l'application des dispositions de référence du Code des obligations.
- Diverses variantes ont été examinées pour réorganiser la CGN en vue d'améliorer la gouvernance de la compagnie en regroupant dans des entités distinctes les missions d'exploitation de prestations de transport et de conservation du patrimoine « Belle Epoque ». La solution retenue consiste à réorganiser la CGN avec une structure de type Holding, avec une « société mère » appelée à détenir le capital actions de deux « sociétés filles », CGN « Exploitation » et CGN « Belle Epoque ». Pour mémoire, notre option initiale était de créer une Fondation pour la propriété des bateaux Belle Epoque.

Un représentant de l'ABVL est prévu dans le conseil d'administration de CGN Holding et plusieurs représentants des milieux patrimoniaux sont prévus au conseil d'administration de CGN « Belle Epoque ». En revanche, nous vous confirmons qu'il n'y aura pas de représentant des milieux patrimoniaux au conseil d'administration de CGN « Exploitation » afin de respecter le principe de gouvernance précité.

CANTON DE VAUD  
Département des infrastructures  
Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne  
www.vd.ch  
T 021 316 70 01  
F 021 316 70 34

CANTON DE GENEVE  
Département de l'intérieur et de la mobilité  
Rue de l'Hôtel de Ville 2 / CP 3818  
1211 Genève 3  
www.ge.ch  
T 022 327 96 12  
F 022 327 96 10

CANTON DU VALAIS  
Département des transports, de l'équipement  
et de l'environnement  
Rue des Creusets 5  
1950 Sion  
www.vs.ch  
T 027 606 33 00  
F 027 606 33 04



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENEVE

1012 GENÈVE



CANTON DU VALAIS  
KANTON VALAIS

Assainissement de la CGN - Position de Pro Vapore / ABVL

2

Nous vous rappelons encore que les bateaux historiques ont fait l'objet d'une décision de classement du Département des infrastructures du canton de Vaud, en date du 9 juin 2011.

Dans le but de garantir le processus d'assainissement et de réorganisation de la CGN, nous vous demandons de vous engager formellement, par écrit, à accepter le projet de statuts de CGN Holding Version 10 du 25.01.12, joint en annexe, (document validé par les cantons et le conseil d'administration CGN) et à ne pas présenter d'amendement sur ce projet de statuts lors de l'Assemblée générale extraordinaire du 16 mai 2012.

Votre détermination écrite est un préalable indispensable à la souscription par les cantons du nouveau capital-actions, à l'abandon de nos créances et à la tenue de l'Assemblée générale extraordinaire prévue le 16 mai prochain.

Dans l'attente de votre prochain courrier confirmant votre accord, nous vous prions d'agrèer, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, nos salutations distinguées.

François Marthaler  
Conseiller d'Etat

Michèle Künzler  
Conseillère d'Etat

Jacques Melly  
Conseiller d'Etat

**Annexe :**

- Projet de statuts CGN Holding (version 10 du 25.01.12)

**Copie :**

- M. Kurt Oesch, Président CGN

CANTON DE VAUD  
Département des infrastructures  
Place de la Riponne 10  
1014 Lausanne  
[www.vd.ch](http://www.vd.ch)  
T 021 316 70 01  
F 021 316 70 34

CANTON DE GENEVE  
Département de l'intérieur et de la mobilité  
Rue de l'Hôtel de Ville 2 / CP 3918  
1211 Genève 3  
[www.ge.ch](http://www.ge.ch)  
T 022 327 96 12  
F 022 327 98 10

CANTON DU VALAIS  
Département des transports, de l'équipement  
et de l'environnement  
Rue des Creusets 5  
1950 Sion  
[www.vs.ch](http://www.vs.ch)  
T 027 605 33 00  
F 027 606 33 04

*Date de dépôt : 28 février 2012*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Renaud Gautier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sous la présidence éclairée de M. Claude Jeanneret assisté de M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique de la commission, et avec l'aide de M<sup>me</sup> Marianne Cherbuliez au clavier, la Commission des finances voit, depuis de nombreuses années, arriver le printemps lorsque la commission traite de la Compagnie générale de navigation (CGN)...

Le 13 octobre 2010, alors que la commission tentait désespérément de se mettre d'accord sur le budget de l'Etat, le PL 10711 sur la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman passait tout en douceur en commission. Ce projet de loi tendait enfin à donner une base légale pour les futures subventions de la CGN. Tous absorbés dans leur tâche budgétaire, les députés ne se rendaient vraisemblablement pas compte du « Titanic » qui allait leur arriver quelques mois plus tard.

C'est donc en janvier 2012 que les députés membres de la Commission des finances reçoivent le PL 10854 *« 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 400F »*.

Lorsque le « Titanic » quitta Southampton le 14 avril 1912 pour traverser l'Atlantique et rejoindre New York, il était perçu comme le bateau le plus sûr et le plus rapide du moment. L'histoire démontra tragiquement que ce n'était pas le cas. L'arrivée de ce projet de loi en Commission des finances était précédée du même genre de réputation : c'était un superbe projet qui allait régler tous les problèmes de la CGN, et qui assurerait la pérennité du patrimoine flottant et la qualité de la desserte touristique qui ferait la fierté de tous les riverains du lac de Genève.

Est-il besoin de dire qu'après étude ce projet de loi sombra, tant il fit de l'eau après les nombreuses brèches ouvertes par la pertinence des questions des députés !

### ***Premier iceberg : abandon !***

C'est la modique somme de 11,5 millions de francs que le canton de Genève a investi à ce jour. Par quelques artifices comptables, l'abandon de créances énoncé dans ce projet de loi n'est « que de » 7 776 699 millions de francs; 1,5 million de francs ayant été remboursés, 2 millions amortis et 250 000 F échangés contre des actions de type A.

### ***Deuxième iceberg : brouillard !***

Vu l'état catastrophique des finances de la CGN, une restructuration de la société et du capital doit avoir lieu. Pour ce faire, trois sociétés doivent être créées : la CGN actuelle devient une société holding qui a pour but de détenir 100% du capital des deux sociétés filles à savoir :

- CGN Belle Epoque SA, dont le but sera de détenir la flotte Belle Epoque. Il s'agit d'une société sans but lucratif, exempte d'impôts ;
- CGN Exploitation SA, qui exploite tant la flotte moderne que la flotte Belle Epoque. Tout le personnel de l'ancienne CGN sera transféré à CGN Exploitation SA.

Pour faire bonne mesure, il est convenu que le canton de Genève prenne une participation de 2 867 000 F, cette participation devant permettre d'une part la rénovation du bateau « Ville de Genève » et d'autre part l'assainissement du chantier naval basé à Ouchy !

En l'état, les trois cantons partenaires de la CGN détiendront ensemble (au moins) 51% du capital action ; le reste étant détenu par « Pro Vapore » et les investisseurs privés. Ainsi donc, à travers cette participation au capital de la holding, la situation du canton de Genève reste préoccupante, dans la mesure où l'un des deux autres cantons, voire les deux, peuvent imposer leurs décisions, par exemple d'ordre financier, supplémentaires au canton de Genève.

### ***Troisième iceberg***

Une subvention d'investissement à fonds perdus de 3,7 millions doit permettre la rénovation du bateau « le Vevey » (bateau dit de Belle Epoque).

### ***Quatrième iceberg en vue***

Si par un malheureux hasard ce projet de loi était accepté, on verrait poindre, probablement pour la fin de l'année, un contrat de prestations (à hauteur de 2 millions), afin d'assurer les prestations annuelles de la CGN en direction de Genève...

Les bons comptes font les bons amis !

Ainsi donc, après abandon de 7,8 millions et en rajoutant un peu plus de 6,5 millions, l'Etat de Genève a l'assurance qu'il devra payer 2 millions pour obtenir les prestations de la CGN.

### ***Ordre d'évacuation !***

En l'état, ce projet de loi n'offre aucune possibilité à ce Parlement de faire un choix quant aux options qui lui semblent raisonnables. Il mélange fort malheureusement restructuration du capital, amélioration d'un chantier naval et montant nécessaire à la rénovation d'un des bateaux de la flotte Belle Epoque. De plus, il n'offre aucune garantie quant au fait que le canton de Genève pourra imposer ses vues dans la mesure où très objectivement les intérêts du canton de Vaud ne sont pas forcément convergents avec ceux du canton de Genève. Voilà 50 ans que n'a pas été posée la question du rôle des entités publiques dans une société privée comme la CGN, société qui a largement démontré que les entités publiques étaient jusqu'à maintenant là pour combler (« remettre à flot ») les trous financiers d'une gestion particulièrement calamiteuse. Or, rien pratiquement n'assure ou ne garantit les investissements que va faire le canton de Genève, pas plus que cette nouvelle structure n'assure la fin du financement à fonds perdu qu'a fait Genève jusqu'à maintenant.

Mesdames et Messieurs les députés, dans la mesure où ce projet de loi est un grand four tout qui mélange nombres de problèmes, mais qui surtout n'offre pas à ce Parlement la possibilité de faire un choix entre ce qui est nécessaire et ce qui est superflu, il vous faut donc le refuser et attendre du département que celui-ci nous propose trois projets de lois sur lesquels nous pourrions nous déterminer.

Relevons enfin que les prestations de la CGN pour Genève sont garanties jusqu'à la fin de l'année puisque votées dans le budget 2012.