

Date de dépôt : 6 juin 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat de bouclage de la 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

Rapport de M. Christian Flury

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de sa séance du 10 mai 2016, la Commission des travaux a étudié ce projet de loi 11851 sous la présidence de M. Sandro Pistis. Le procès-verbal a été pris par M. Sébastien Pache. M. Alan Rosset, responsable budget-investissements du département des finances, assiste aux travaux de la commission. Qu'ils soient remerciés pour leur précieuse contribution.

En résumé, la loi 10854 du 15 mars 2012 soutient la restructuration de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN) par a. l'abandon de créances, b. la transformation du capital social, c. l'ouverture d'une subvention d'investissement, sous condition de la constitution d'une holding. Soit une autorisation de dépense totale de 14 329 09 F.

Le bouclage se décompose de la manière suivante :

a. Abandon de créance voté :	CHF 7 766 699
Abandon de créances réalisé :	<u>CHF 7 766 699</u>
Non dépensé (surplus)	CHF 0

b. Prise de participation au capital-actions voté :	CHF 2 867 000
Dépenses brutes réelles :	<u>CHF 2 867 000</u>
Non dépensé (surplus)	CHF 0
c. Subvention d'investissements votés :	CHF 3 685 000
Dépenses brutes réelles :	<u>CHF 3 685 000</u>
Non dépensé (surplus)	CHF 0

Ce bouclage est présenté à l'équilibre, ni trop peu dépensé, ni dépassement.

La commission reçoit aux fins d'audition M. Philippe Matthey, secrétaire général du DETA, et M. Cyril Arnold, économiste, et leur cède la parole.

M. Matthey rappelle que la CGN était gérée avec un certain nombre de difficultés et que Genève a eu en outre quelques problèmes pour repenser fondamentalement cette entreprise. Il souligne que la loi H 2 10 en 2010 a porté les fondements nécessaires pour restructurer la CGN. Elle a été divisée en trois : une entreprise-mère et deux entreprises-filles ; soit une holding, une société s'occupant des bateaux historiques et une autre se chargeant de l'exploitation. Il rappelle qu'un PL, lié au passage à cette nouvelle gouvernance, avait été déposé et prévoyait un abandon de créance, une prise de participation au capital de la nouvelle structure, un financement pour la rénovation du bateau Ville de Genève, un financement pour l'assainissement du chantier naval, situé à Ouchy, et une subvention d'investissement pour rénover le bateau Belle Epoque « Vevey ». Il conclut en précisant que ce PL se boucle à l'équilibre.

M. Arnold rappelle que la CGN est née en 1873 de la fusion de trois sociétés de navigation sur le lac Léman. Son siège social est à Ouchy-Lausanne. Elle dispose aujourd'hui de la plus grande flotte de bateaux à vapeur au monde (en nombre de passagers embarqués) qui a été classée par le canton de Vaud en 2011. Les prestations réalisées par la CGN sont de trois types : transport public, patrimonial et loisirs/tourisme, tandis que, pour le canton de Genève, les prestations sont exclusivement de type loisirs/tourisme. En 2015, 2 242 530 passagers ont été transportés sur le lac Léman. Les cantons de Vaud, du Valais et de Genève, la Confédération ainsi que plusieurs autorités organisatrices françaises, contribuent depuis de nombreuses années au financement des prestations de la CGN. L'entrée en vigueur de la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), le 1^{er} janvier 2006, a impliqué de

formaliser davantage les relations avec la CGN. En effet, l'Etat versait jusqu'alors une subvention d'importance sans pour autant disposer d'une base légale suffisante, c'est-à-dire autre que la loi budgétaire annuelle.

L'adoption de la loi 10711 sur la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (devenue la loi de portée générale H 2 10), adoptée par le Grand Conseil en décembre 2010, a permis d'asseoir juridiquement les principes généraux de financement de la CGN. Par ailleurs, le Grand Conseil a voté le 28 novembre 2013 la loi 11267 ratifiant le premier contrat de prestations conclu avec la CGN, devenue entretemps le groupe CGN SA. La subvention versée par l'Etat de Genève au groupe CGN SA n'entre pas dans son champ d'application, mais les parties ont tout de même souhaité jouer le jeu. Les étapes de la restructuration de la CGN ont été :

- Constats (2007-2008) : importante augmentation des subventions cantonales en faveur de la CGN. Le *business plan* 2009-2018 remis par la CGN, à la demande des cantons, prévoyait une hausse progressive de 50% des contributions cantonales.
- Audit (2009) : commandé par les trois cantons suisses, un audit a mis en évidence le besoin impératif d'assainir la compagnie. Cet assainissement passait non seulement par une transformation de la structure interne de la CGN mais également par une clarification de ses buts.
- Projet de restructuration (2010-2011) : sous le pilotage du canton de Vaud, développement du projet sur la base des conclusions de l'audit.
- Projet de loi 10854 (2011-2012) : adoption du PL par le Conseil d'Etat en août 2011 et vote par le Grand Conseil en mars 2012.
- Assemblée générale extraordinaire CGN (mai 2012) : plébiscite des actionnaires quant au programme de restructuration proposé par les cantons qui deviennent majoritaire dans le groupe CGN SA (holding).

M. Arnold aborde les impacts de la restructuration de la CGN en groupe CGN SA et cite : l'abandon de créances (prêts et subvention d'investissement) : 7 776 699 F (total cantons : 30 907 699 F) ; la prise de participation au capital de la nouvelle structure : 2 867 000 F (total cantons : 10 839 300 F) ; enfin, la subvention d'investissement à fonds perdus pour la rénovation du bateau *Belle Epoque* « Vevey » : 3 685 400 F. Concernant le chantier naval : l'enveloppe allouée a été strictement respectée. La décision de réaffectation du bateau « Ville de Genève » en configuration transport public a conduit à un dépassement du budget initial de 836 087 F (+ 18,4 %), excédent pris en charge par CGN SA. Le surcoût de 115 012 F (+ 0,8%) apparu en raison d'améliorations effectuées sur le bateau Vevey a été assumé par l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et par CGN SA. Les dégâts

survenus suite à l'encastrement du bateau dans le débarcadère du Mont-Blanc (11 juin 2014) ont été couverts par l'assurance, exception faite de la franchise (50 000 F). Conformément à la volonté des cantons riverains, ces derniers sont devenus majoritaires au sein du conseil d'administration du groupe CGN SA et peuvent ainsi influencer sur les décisions stratégiques de l'entreprise. La mise en œuvre du plan stratégique 2020, développé par le conseil d'administration en 2013, permet d'envisager avec sérénité l'avenir du groupe CGN SA.

Un député Vert remarque qu'il est rare que les auditionnés viennent avec une présentation PowerPoint pour un projet de loi de bouclage et il les félicite.

Les membres de la commission n'ayant pas d'autres questions à poser aux personnes auditionnées, le Président les remercie, les raccompagne avant de passer au vote de ce PL 11851.

Vote en premier débat :

Le Président met au vote l'entrée en matière du PL 11851

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abst. : –

L'entrée en matière du PL 11851 est adoptée à l'unanimité des personnes présentes.

Vote en deuxième débat :

Titre et préambule :

Pas d'opposition, adopté.

Art. 1 Bouclage :

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat :

Pas d'opposition, adopté.

Vote en troisième débat :

Le Président met au vote l'ensemble du PL 11851

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abst. : –

Le PL 11851 est adopté à l'unanimité des députés présents.

Le rédacteur se joint aux remerciements adressés à MM. Matthey et Arnold pour la qualité et la concision de leur présentation.

Mesdames et Messieurs les députés, nous vous invitons à suivre la Commission des travaux et à soutenir le présent projet de loi de bouclage.

Projet de loi (11851)

de boucllement de la 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

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

Art. 1 Boucllement

Le boucllement de la loi 10854 du 15 mars 2012 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 se décompose de la manière suivante :

– Abandon de créances voté	7 776 699 F
– Abandon de créances réalisés	<u>7 776 699 F</u>
Non (surplus) dépensé	0 F
– Prise de participation au capital-actions votée	2 867 000 F
– Dépenses brutes réelles	<u>2 867 000 F</u>
Non (surplus) dépensé	0 F
– Subvention d'investissement votée	3 685 400 F
– Dépenses brutes réelles	<u>3 685 400 F</u>
Non (surplus) dépensé	0 F

Art. 2 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.