

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Stéphane Montangero et consorts demandant si, s'agissant de la CGN, le
Conseil d'Etat navigue à vue

Rappel de l'interpellation

Divers articles de presse ont révélé depuis quelques jours l'existence d'un audit concernant la Compagnie Générale de Navigation (CGN). Aux dires de la presse, cet audit met le doigt sur des problèmes structurels importants et révèle que la compagnie a des difficultés financières, pouvant aller jusqu'à une prochaine cessation de paiement — allégations toutefois démenties par le président du Conseil d'administration de la compagnie.

Ces révélations ont suscité une forte émotion tant auprès du grand public que du personnel. Mais elles posent surtout des questions quant à l'avenir de la compagnie.

Il convient en effet de rappeler que la CGN joue, en plus de son mandat de service public, un rôle majeur tant du point de vue de l'économie touristique que de la préservation du patrimoine historique.

Au vu de ce qui précède, j'ai l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat:

- 1. Quels sont les constats et, surtout, les recommandations du rapport d'audit ? Le Conseil d'Etat entend-il les rendre publics ? Si oui, quand ? Si non, pour quelles raisons ?*
- 2. Quelle appréciation le Conseil d'Etat fait-il globalement de cet audit ? Quelles conséquences cet audit pourrait-il avoir dans la relation du Conseil d'Etat avec la CGN ? Comment le Conseil d'Etat qualifie-t-il sa relation actuelle avec la CGN ?*
- 3. Quelles sont les intentions du Conseil d'Etat pour l'avenir de ce dossier, en particulier concernant la flotte Belle Epoque, tant au niveau de la conservation du patrimoine que de son exploitation touristique ? Le Conseil d'Etat a-t-il arrêté une position en la matière ?*

Nous remercions par avance le Conseil d'Etat de ses réponses.

Souhaite développer

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le présent préambule est commun aux réponses du Conseil d'Etat aux interpellations Catherine Labouchère (09-INT-285) et Stéphane Montangero (09-INT-282) qui portent sur la même problématique.

Motifs de l'audit

Les départements concernés des cantons de Genève, du Valais et de Vaud ont mandaté au printemps 2009 la Fiduciaire Edmond Favre SA, à Genève, pour établir un rapport d'audit concernant la Compagnie générale de navigation sur le Léman (CGN).

Le mandat avait pour objectif d'analyser la crédibilité et la pertinence du plan financier établi à fin janvier 2009 par la CGN pour les années 2010 à 2018. En effet, ce plan financier a fait apparaître une évolution très importante des coûts de la CGN. Les besoins d'indemnités à charge des pouvoirs publics (hors participation de la France d'environ 1 millions de francs imputée aux recettes) sont en forte augmentation pour atteindre le montant de 12 millions de francs. A titre comparatif, le montant correspondant des indemnités à charge des cantons s'était élevé en 2007 à 7.2 millions de francs. Cette hausse de 65 % a été jugée excessive par les représentants des cantons.

L'évolution des besoins de financement des déficits de la CGN peut schématiquement être attribuée aux principaux facteurs suivants :

- développement des prestations en trafic régional avec des estimations trop optimistes : le déficit de la ligne de trafic Nyon - Chens de 0.9 millions de francs (budget 2009), dont 0.5 millions de francs à charge du canton de Vaud s'est révélé plus élevé qu'envisagé initialement. L'acquisition des Navibus devait permettre d'offrir des prestations entre Thonon - Nyon - Genève dont les recettes couvriraient leurs coûts. Depuis 2009, ces bateaux rapides sont affectées sur la ligne nouvelle Thonon - Lausanne, et malgré une bonne fréquentation génèrent un déficit annuel de 1.5 millions de francs (budget 2009) dont 0.8 million de francs à charge du canton de Vaud. La participation du canton de Vaud à ces charges supplémentaires n'a ainsi pas été préalablement intégrée dans la planification financière de l'Etat.
- hausse des amortissements liée aux investissements (de 2 millions de francs en 2005 à 4 millions de francs en 2009)
- fortes variations des prix des carburants
- vieillissement de la flotte et des installations.

Après déduction de la part de la Confédération et des cantons de Genève et du Valais, la contribution du canton de Vaud évolue comme suit :

- Comptes 2005 : 4.1 millions de francs
- Comptes 2007 : 4.6 millions de francs
- Comptes 2008 : 6.9 millions de francs (explosion des coûts du carburant en 2008)
- Budget 2009 : 5.3 millions de francs
- Budget 2010 : 5.4 millions de francs

Le plan financier 2010 - 2018 présenté à fin janvier 2009 portait ainsi la charge du canton à un montant de 7.7 millions de francs après la mise en oeuvre du programme d'investissement. Par rapport au budget 2010, cela représente une augmentation annuelle de 2.3 millions de francs environ, soit une hausse de plus de 40 %.

La maîtrise de planification financière est indispensable avant d'engager un programme d'investissement de 23.4 millions de francs comprenant la rénovation du bateau "Vevey", unité historique de 1907 à roues à aubes, équipée d'une propulsion avec un groupe diesel-électrique, celle du "Genève", mis en service en 1978, ainsi que la rénovation d'installations du chantier d'Ouchy). La part à charge du canton de Vaud représente 15.7 millions de francs.

Conclusions principales de l'audit

Le rapport final daté du 18 juin 2009 a été remis aux cantons, qui l'ont ensuite transmis à la CGN pour prise de position. Trois réunions se sont tenues à fin juin, en juillet et en novembre entre les chefs des départements cantonaux et les représentants de la CGN pour examiner ce rapport et déterminer les

mesures à prendre.

L'audit a particulièrement mis en évidence la nécessité de clarifier les règles de gouvernance concernant les trois missions de la CGN: le trafic régional, le trafic touristique et la conservation de la flotte historique.

Les experts n'ont pas constaté de potentiel d'économies sensibles dans la gestion de l'entreprise, à prestations constantes, en relevant par ailleurs que les moyens pour assurer l'entretien sont serrés.

L'audit a relevé les risques d'une trésorerie insuffisante vers mars 2010. La problématique de la caisse de pensions des entreprises de transport public (ASCOOP) a été rappelée.

Suite des démarches

D'entente entre les chefs des départements des trois cantons, les mesures suivantes ont été retenues :

- Modification de l'échéancier du versement des contributions des cantons pour assurer la trésorerie de l'entreprise, avec un premier versement en début d'année correspondant au 75% du budget planifié.
- Cible budgétaire pour les indemnités des trois cantons : 9 millions de francs après la mise en oeuvre du programme d'investissement 2010 - 2012. Pour le canton de Vaud, cela représente une hausse de 25% environ de la subvention par rapport au budget 2010, pour la porter de 5.4 millions de francs à 6.8 millions de francs.
- Programme d'investissement (voir ci-dessus) d'environ 23.4 millions de francs pour la période 2010 - 2012.
- Scission juridique de la CGN en une société CGN Belle Epoque et une société CGN Exploitation : cette scission répond à l'objectif de séparer les missions entre celles liées aux transports régionaux et touristiques d'une part et celle liée à la préservation du patrimoine d'autre part. Cette scission permettra de clarifier le financement futur des unités Belle Epoque dans le cadre d'une collaboration constituant une forme de "partenariat public - privé" (PPP).

Au niveau vaudois, le Conseil d'Etat prévoit de proposer une modification de la loi sur les transports publics, notamment de la répartition des charges entre l'Etat et l'ensemble des communes, respectivement entre les communes elles-mêmes. Le projet vise à distinguer les règles de financement applicables aux lignes de trafic régional de navigation et celles applicables aux lignes touristiques de navigation. Les règles de financement des premières resteraient inchangées. En revanche, la part des communes aux lignes touristiques de navigation serait répartie uniquement entre les communes desservies en fonction des prestations offertes et de leur chiffre de population. De plus, le taux de participation des communes aux lignes touristiques de navigation serait porté de 30% à 50%. Les communes qui sont desservies par les lignes touristiques de navigation pourront ainsi mieux participer à la définition des prestations en fonction de l'intérêt et du coût de celles-ci. Une procédure de consultation doit être conduite au préalable.

Lorsque les modalités de ces mesures auront été finalisées, notamment avec la CGN, les Conseils d'Etat pourront formellement se prononcer et soumettre à leurs Grands Conseils respectifs, selon leurs législations spécifiques, le programme d'investissement avec ses conséquences financières liées, notamment sur leurs budgets annuels.

Le Conseil d'Etat souhaite ainsi pouvoir présenter en automne 2010 au Grand Conseil un exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi sur les transports publics concernant le financement des lignes touristiques de navigation, accompagné de l'exposé des motifs et projet de décret concernant le financement du programme d'investissement 2010 - 2012.

Réponses aux questions de M. le député Montangero :

1. *Quels sont les constats et, surtout, les recommandations du rapport d'audit ? Le Conseil d'Etat entend-il les rendre publics ? Si oui, quand ? Si non, pour quelles raisons ?*

Les principaux constats et recommandations sont résumés dans le préambule ci-dessus. Le rapport a fait l'objet de diverses diffusions durant l'automne 2009. Le Conseil d'Etat n'a pas d'objection à ce que ce rapport soit à disposition.

Le Conseil d'Etat se déterminera concrètement sur les suites données à ce rapport lors de la présentation au Grand Conseil de l'exposé des motifs et projet de loi modifiant la loi sur les transports publics concernant le financement des lignes touristiques de navigation, accompagné de l'exposé des motifs et projet de décret concernant le programme d'investissement 2010 - 2012.

2. Quelle appréciation le Conseil d'Etat fait-il globalement de cet audit ? Quelles conséquences cet audit pourrait-il avoir dans la relation du Conseil d'Etat avec la CGN ? Comment le Conseil d'Etat qualifie-t-il sa relation actuelle avec la CGN ?

Le Conseil d'Etat trouve dans ce rapport la confirmation de la nécessité de clarifier les règles de gouvernance concernant les trois missions de la CGN : le trafic régional, le trafic touristique et la conservation de la flotte historique.

Le chapitre "suite des démarches" du préambule développe la manière dont le Conseil d'Etat souhaite mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour la clarification de ces trois missions.

Le Conseil d'Etat attend ainsi de la CGN qu'elle maîtrise les risques de dégradation de ses résultats pour s'inscrire dans les budgets alloués par les collectivités publiques.

3. Quelles sont les intentions du Conseil d'Etat pour l'avenir de ce dossier, en particulier concernant la flotte Belle Epoque, tant au niveau de la conservation du patrimoine que de son exploitation touristique ? Le Conseil d'Etat a-t-il arrêté une position en la matière ?

Comme mentionné dans le préambule, le Conseil d'Etat propose de séparer juridiquement la CGN en deux sociétés CGN Exploitation et CGN Belle Epoque. Le projet de modification de la loi sur les transports publics vise de son côté à distinguer les règles de financement applicables aux lignes de trafic régional et celles applicables aux lignes touristiques de navigation.

Le Conseil d'Etat est ouvert au maintien des unités Belle Epoque dans le cadre d'un partenariat avec les milieux oeuvrant à la conservation de ce patrimoine. Il entre en matière sur le financement du programme d'investissement 2010 - 2012 qui prévoit la rénovation du bateau historique Vevey pour autant que les conditions mentionnées plus haut puissent être remplies, notamment la constitution de la société CGN Belle Epoque.

Le Conseil d'Etat souligne qu'une priorisation de ces investissements est indispensable. L'Association des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) s'est engagée de son côté à financer la rénovation de l'Italie, bateau jumeau du Vevey, ce qui représente un engagement de l'ordre de 13 millions de francs.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 26 mai 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean