

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Catherine Labouchère et consorts concernant la CGN et demandant s'il y a le feu au lac

Rappel de l'interpellation

La presse s'est largement faite l'écho de problèmes auxquels la CGN est ou serait confrontée et des discussions en cours avec le département des infrastructures. L'activité de la CGN touche à l'évidence plusieurs domaines qui relèvent:

- a. *de la gestion du patrimoine ;*
- b. *du tourisme (attractivité et transports) ;*
- c. *des transports publics ;*
- d. *de la collaboration intercantonale et transfrontalière.*

Il s'agit donc d'une gestion complexe. Pour que des solutions adéquates soient trouvées, il est nécessaire de connaître la vision du Conseil d'Etat, car l'implication très importante de l'Etat sur le plan financier conduit naturellement à ce que ce dernier ait des intentions claires sur ce qu'il souhaite.

Dans ce but, je lui pose les questions suivantes :

1. *Dans le domaine patrimonial, le Conseil d'Etat souhaite-t-il le maintien de la flotte "Belle Epoque" ? Si c'est affirmatif, quels moyens le canton est-il prêt à allouer à la compagnie pour y parvenir ? Si la réponse n'est que partiellement positive, quelles sont les unités destinées à disparaître ? Si la réponse est négative, la création d'une fondation indépendante est-elle envisageable ?*
2. *Dans le domaine touristique, quelles sont les destinations devant être préservées et celles devant être supprimées ou revues à la baisse ?*
3.
 - a. *Concernant les transports publics, quelle est la politique du Conseil d'Etat pour le développement des lignes CGN, sachant que certaines d'entre elles sont saturées (ex. Lausanne - Thonon), que le matériel est obsolète (ex. Lausanne - Evian) et que plusieurs gares lacustres sont vieillottes (ex. Lausanne, Nyon) ?*
 - b. *Serait-il judicieux de créer un pôle de transports publics juridiquement distinct au sein de la société ?*
4. *Quelles sont les clés des répartitions financières entre les cantons de Genève, Vaud et Valais, respectivement celle avec la France ?*

Je remercie d'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.

Réponse aux questions de Mme la députée Labouchère :

1. *Dans le domaine patrimonial, le Conseil d'Etat souhaite-t-il le maintien de la flotte "Belle Epoque" ? Si c'est affirmatif, quels moyens le canton est-il prêt à allouer à la compagnie pour y parvenir ? Si la réponse n'est que partiellement positive, quelles sont les unités destinées à disparaître ? Si la réponse est négative, la création d'une fondation indépendante est-elle envisageable ?*

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 dans le préambule 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.

2. *Dans le domaine touristique, quelles sont les destinations devant être préservées et celles devant être supprimées ou revues à la baisse ?*

L'offre de prestations des lignes touristiques de navigation se concentre sur les principales destinations touristiques du canton. Le projet de modification de la loi sur les transports publics permettra de calibrer l'offre en fonction des besoins effectifs de ces destinations touristiques et des moyens que les communes entendront allouer à ces prestations.

3.

a. *Concernant les transports publics, quelle est la politique du Conseil d'Etat pour le développement des lignes CGN, sachant que certaines d'entre elles sont saturées (ex. Lausanne - Thonon), que le matériel est obsolète (ex. Lausanne - Evian) et que plusieurs gares lacustres sont vieillottes (ex. Lausanne, Nyon) ?*

b. *Serait-il judicieux de créer un pôle de transports publics juridiquement distinct au sein de la société ?*

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 aux lignes touristiques de navigation.

Concernant les lignes régionales de navigation destinées en particulier au trafic des frontaliers, leur développement dépendra aussi d'une participation financière accrue de la France qui bénéficie également des retombées économiques et fiscales de ces navetteurs.

4. *Quelles sont les clés des répartitions financières entre les cantons de Genève, Vaud et Valais, respectivement celle avec la France ?*

Les clés de répartitions sont fixées sur la base d'une comptabilité analytique par lignes ou par centre de profits. La Confédération participe à raison de 50% aux lignes de trafic régional sur territoire vaudois.

Selon le budget 2009, l'indemnité totale allouée aux lignes régionales représentait un montant de 3.25 millions de francs dont 52% financé par le canton de Vaud, 24% par la Confédération et 24% par les autorités françaises (sous forme de contribution aux recettes). L'indemnité totale allouée aux

lignes touristiques de navigation représentait un montant de 5.9 millions de francs dont 61% financé par le canton de Vaud, 28 % par le canton de Genève, 4% par le canton du Valais et 7% par les autorités françaises.

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

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean