

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Stéphane Montangero - CGN : la Holding, futur gouffre à millions pour le canton ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Lors de l'assemblée générale extraordinaire de la CGN du 23 février dernier, le président du Conseil d'Administration a présenté les grandes lignes de la future restructuration de la compagnie, la faisant devenir une holding avec une société Mère CGN et deux sociétés filles, CGN exploitation SA et CGN Belle Epoque SA.*

*Il a notamment donné des précisions sur le montant des coûts de l'opération prévue et les risques financiers. Ainsi, il apparaît que:*

- a. *Il pourrait y avoir jusqu'à 4,7 millions de coûts de TVA.*
- b. *Il pourrait y avoir jusqu'à 700'000.- de droit de timbre et d'émission*
- c. *L'ensemble de l'opération aura un coût qui n'était pas mentionné dans l'EMPD355, s'élevant à plus de 100'000.- (frais de notaire, avocat, etc.)*

*Par ailleurs, est évoqué un risque potentiel pour la future CGN Belle Epoque SA de devoir payer la TVA sur tous les travaux effectués par la future CGN Exploitation SA.*

*Présents dans la salle, des représentants des cantons de Vaud et Genève, n'ont à aucun moment contesté les propos tenus par le président du Conseil d'Administration de la CGN.*

*Au vu de ce qui précède, nous posons les questions suivantes au Conseil d'Etat:*

1. *Le Conseil d'Etat peut-il confirmer et expliciter ces chiffres ?*
2. *Le Conseil d'Etat peut-il donner des explications sur la non-anticipation de ces dépenses ?*
3. *Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur la manière dont il envisage la couverture de ces coûts ?*
4. *S'il est attesté que la structure de type holding engendre des surcoûts pour chaque rénovation de bateau, comment le Conseil d'Etat envisage-t-il les rénovations futures ?*
5. *N'y aurait-il pas matière à réévaluer la situation avant les lourdes opérations de restructuration ?*
6. *Enfin, lors des travaux de la commission concernant l'EMPD 355, 3 vœux avaient été émis par la commission, à son unanimité. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur l'état de réalisation de ces vœux ?*

*Au vu des échéances proches, notamment de l'assemblée générale ordinaire de la CGN prévue le 16 mai 2012, nous demandons instamment au Conseil d'Etat de répondre avant cette échéance et le remercions d'avance de sa diligence et de ses réponses.*

*Stéphane Montangero*

*le 6 mars 2012*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

### ***Préambule***

Les chiffres présentés par le président du Conseil d'administration de l'époque émanaient d'un document de travail à usage interne et représentaient le risque maximal envisagé, selon le principe de prudence. A ce moment, il était difficile pour les représentants des cantons de réagir, car les négociations avec l'Administration fédérale des contributions (AFC) venaient de commencer. La suite de ces négociations a montré que la restructuration n'avait, à terme, aucune conséquence fiscale négative.

### ***Réponses aux questions***

#### ***1. Le Conseil d'Etat peut-il confirmer et expliciter ces chiffres ?***

Les négociations conduites ce printemps avec l'AFC ont conduit aux décisions suivantes :

- a. Taxe à la valeur ajoutée : l'assainissement financier de la CGN a porté sur un abandon de créances des cantons de CHF 29'308'000 et sur une diminution du capital-actions de CHF 27'046'875.

L'AFC a considéré que l'abandon des créances des cantons représente une subvention de leur part, ce qui implique une charge de TVA. Son taux de 3.7% est le taux forfaitaire applicable aux indemnités allouées par les pouvoirs publics aux entreprises de transport public . L'AFC a toutefois admis de diminuer ce montant de CHF 13'500'000, montant de subventions accordées par les cantons pour le financement du bateau "Lausanne", mis en service en 1991, sous le régime de l'impôt sur le chiffre d'affaires (ICHA), antérieur à l'introduction du système de la taxe à la valeur ajoutée (TVA). De plus, l'AFC a estimé que la participation des cantons à l'augmentation du capital-actions de CHF 10'839'000 doit aussi être considérée sous l'angle de la TVA au titre de subvention, dans la mesure où cette augmentation de capital-actions est liée à l'assainissement financier de la CGN.

Ainsi, le montant dû pour la TVA s'élève à CHF 985'000.-, soit le 3.7% de CHF 26'647'000.- (CHF 29'308'000 – CHF 13'500'000 + CHF 10'839'000).

Globalement, il s'agit d'une opération financière neutre sur le long terme. Les indemnités des pouvoirs publics doivent en effet couvrir également les amortissements des bateaux et sont assujetties à une TVA de 3.7% sous forme de réduction de la déduction de l'impôt préalable (REDIP). Avec l'assainissement financier réalisé et l'amortissement extraordinaire des bateaux de la flotte historique, il n'y aura ainsi plus de charges d'amortissements sur ces unités, qui devaient être indemnisées chaque année par les pouvoirs publics. En conséquence, les cantons n'auront plus à subventionner de TVA sous forme de REDIP pour ces unités désormais amorties sur le plan comptable.

Le montant de TVA sera financé dans le cadre des subventions allouées à la CGN pour l'exercice 2012.

- b. Droit de timbre d'émission : l'AFC a admis d'exonérer le Groupe CGN SA du droit de timbre et d'émission pour la souscription du capital-actions par les cantons dans le cadre de la procédure d'assainissement.
- c. Frais de notaire et d'avocats : ces frais de l'ordre de CHF 200'000.- seront financés dans le cadre des indemnités allouées par les pouvoirs publics sur l'exercice 2012.

## ***2. Le Conseil d'Etat peut-il donner des explications sur la non-anticipation de ces dépenses ?***

Le montant effectif des charges liées à l'assainissement n'a pu être établi de manière précise que sur la base du plan d'assainissement et de restructuration approuvé par les cantons et le conseil d'administration de la CGN.

Comme mentionné sous point 1, le montant dû pour la TVA est une opération financière neutre à terme. Ces montants auraient aussi été dus en cas d'absence d'assainissement, en fonction des indemnités d'amortissement qui auraient été versées pour les bateaux historiques.

Au surplus, l'assainissement financier et la réorganisation de la CGN permettent à l'entreprise de répartir sur de nouvelles bases avec des bateaux historiques amortis, dont les charges financières ne grèveront plus les comptes d'exploitation futurs.

Les montants de frais de notaire et d'avocats se situent dans les marges du budget de la CGN dont le total des indemnités versées par les pouvoirs publics s'élèvera à environ 10 millions de francs en 2012.

## ***3. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur la manière dont il envisage la couverture de ces coûts ?***

Les charges liées à la TVA, de même que les frais de notaire et d'avocats, seront financées dans le cadre des indemnités d'exploitation 2012 accordées à la CGN.

## ***4. S'il est attesté que la structure de type holding engendre des surcoûts pour chaque rénovation de bateau, comment le Conseil d'Etat envisage-t-il les rénovations futures ?***

La structure de type holding n'engendrera pas de surcoûts par rapport à la structure précédente. Elle facilitera en revanche le financement des bateaux historiques, dans le cadre de la filiale CGN Belle-Epoque, qui pourra bénéficier de l'exonération fiscale en raison de son caractère d'utilité publique.

Le groupe CGN bénéficiera du régime de la TVA de groupe. Ainsi, les prestations entre entités n'occasionneront pas de charges supplémentaires liées à la TVA, par rapport à la situation actuelle.

## ***5. N'y aurait-il pas matière à réévaluer la situation avant les lourdes opérations de restructuration ?***

Les opérations de restructuration ont été approuvées lors de l'assemblée générale du 16 mai 2012, ce qui a permis de lancer enfin le programme d'investissement de la CGN, voté par le Grand Conseil, et notamment la rénovation du bateau historique "Vevey". Les conséquences financières étant, en fin de compte, neutres, il n'y avait donc pas matière à réévaluer la situation.

## ***6. Enfin, lors des travaux de la commission concernant l'EMPD 355, 3 voeux avaient été émis par la commission, à son unanimité. Le Conseil d'Etat peut-il renseigner le Grand Conseil sur l'état de réalisation de ces voeux ?***

Les trois voeux de la Commission étaient les suivants :

- *La commission émet à l'unanimité le voeu que le Conseil d'Etat poursuive et intensifie ses efforts en vue d'une meilleure participation financière de la France, qui soit pérenne.*

Le Conseil d'Etat a renseigné le Grand Conseil à ce sujet en réponse à la 5e observation de la Commission de gestion concernant le Département des infrastructures (DINF).

Pour mémoire, le chef du DINF avait rencontré en automne 2011 une délégation des autorités françaises en présence de représentants de la CGN pour examiner la manière de formaliser les relations concernant le développement des prestations à travers le lac, notamment pour les services de transports publics transfrontaliers. Une deuxième rencontre a eu lieu à fin mars 2012, à laquelle participait le chef du Service de la mobilité. Seul le canton de Vaud est concerné, dans la mesure où la CGN n'offre aucune liaison directe entre la France et les cantons de Genève et du Valais.

Au niveau français, la coordination est assurée par le maire de Thonon qui représente

également les autorités françaises riveraines du lac au conseil d'administration de la CGN. Depuis 2003, les autorités françaises accordent une contribution financière à la CGN qui, en 2011, s'est élevée à un montant d'un million de francs environ. Celle-ci est partagée entre le Conseil général de la Haute-Savoie, les Villes d'Evian et de Thonon et des associations intercommunales.

Suite à la rencontre de 2011, les autorités françaises ont lancé un mandat d'études pour examiner les formes que pourraient prendre cette collaboration entre "autorités organisatrices" vaudoise et françaises. Un des objets de ce mandat est de déterminer l'autorité française compétente pour un transport public transfrontalier traversant un lac (Etat, région, département, communauté de communes ou communes). Les départements sont en effet compétents pour les lignes de bus régionales ou pour des services de navigation maritimes (notamment : départements du Finistère ou du Morbihan), alors que les régions sont compétentes pour les services ferroviaires régionaux.

La formalisation de cette collaboration entre autorités est indispensable pour assurer et financer le développement futur des transports publics lacustres transfrontaliers et notamment l'acquisition de nouvelles unités.

Cette collaboration transfrontalière devra se formaliser dans le cadre d'une convention entre "autorités organisatrices" pour les transports publics lacustres transfrontaliers.

En conclusion, le Conseil d'Etat poursuit ses efforts pour établir une structure qui permette une meilleure participation financière de la France.

- *La commission émet à l'unanimité le vœu que le Conseil d'Etat fasse en sorte que les "acteurs historiques" puissent obtenir, dans la nouvelle structure Holding de la CGN, une minorité de blocage dans la société-mère.*

Après la restructuration de la CGN, les cantons possèdent le 56.1 % du capital-actions de la holding, le Groupe CGN SA. Ils ne disposent donc pas de la majorité des deux tiers des voix. Les autres actionnaires détiennent dès lors une minorité de blocage supérieure au tiers des voix, dans la mesure où ils se regroupent. Lors de l'assemblée générale du 16 mai 2012, le président de l'ABVL, disposait après la restructuration de la CGN du 26.8% des voix représentées (25% pour les actions Pro Vapore et 1.8% de voix reçues par procuration).

- *La commission émet à l'unanimité le vœu que le Conseil d'Etat fasse en sorte que la rénovation du bateau "Italie" se fasse en même temps, ou alors, juste après celle du "Vevey".* Lors de discussions préalables concernant le programme de rénovation qui a été adopté en 2011 et du classement de flotte Belle Epoque, le principe avait été admis que si les cantons payaient entièrement la rénovation du "Vevey", les milieux privés s'engageaient à trouver l'essentiel du financement pour la rénovation de l' "Italie". Dans ce contexte, le Conseil d'Etat est à disposition pour soutenir les démarches que va entreprendre CGN Belle-Epoque, en collaboration avec l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), pour trouver ce financement sous forme de dons.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 5 septembre 2012.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*