

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit
d'investissement de 3'000'000 CHF pour financer une partie des travaux de rénovation
du bateau historique « Italie » de la société CGN Belle Epoque SA, à Ouchy-Lausanne**

1. PREAMBULE

La commission nommée pour étudier cet exposé des motifs et projet de décret s'est réunie le vendredi après-midi 30 janvier 2015 à la Salle de conférences P001, Rue des Deux-Marchés, à Lausanne.

Elle était composée de Mesdames les Députées Christa Calpini, Pierrette Roulet Grin, Claire Richard ainsi que de Messieurs les Députés Philippe Ducommun, Jacques Perrin, Michel Renaud, Andreas Wüthrich, Jean-Robert Yersin et du soussigné, confirmé dans le rôle de président-rapporteur.

Ont également assisté à la séance : Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, cheffe du Département du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) et Mme Anne Salina Gianinazzi, responsable marketing et transports touristiques à la Division management des transports (MT) à la DGMR.

M. Fabrice Lambelet, Secrétaire de commissions au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), a pris les notes de séance, ce dont nous le remercions.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Les trois lignes de transport de passagers transfrontalières sur le Léman, assurées par la Compagnie générale de navigation (CGN) - et plus particulièrement la liaison N2 reliant Thonon à Lausanne - connaissent une forte progression de fréquentation ces dernières années. Entre 2009 et 2013, le nombre de passagers a passé de 54'903 à 145'905 voyageurs (par direction), soit une hausse de 165.7%. L'estimation de la fréquentation journalière indique, elle, un nombre moyen de frontaliers passant de 250 à 660 personnes (par direction). Comme les deux bateaux de type « Navibus », mis en service en 2007, offrent une capacité de transport insuffisante (100 places assises), il est arrivé que des voyageurs restent à quai. C'est pourquoi le bateau « Ville de Genève », mis en service en 1978 et initialement affecté au trafic touristique, vient d'être adapté pour offrir 308 places assises, attribué désormais au transport public transfrontalier. A plus long terme, la capacité de transport sur les lignes transfrontalières de la CGN devra encore être renforcée. Une étude est d'ailleurs engagée entre le canton de Vaud et le Conseil général de Haute-Savoie, afin de déterminer les besoins futurs.

Répondre à la demande et désengorger routes et autoroutes

La Conseillère d'Etat relève combien il est dans l'intérêt de notre canton que les frontaliers de Haute-Savoie se déplacent en bateau plutôt qu'en automobile, cela afin d'éviter de surcharger encore davantage les routes et autoroutes du pourtour suisse du Léman, déjà mises sous pression par le trafic quotidien. De plus, la traversée du lac, par bateau, offre un gain de temps appréciable par rapport au parcours routier et autoroutier.

Patrimoine historique

Dès lors, pour remplacer le « Ville de Genève » et pour disposer d'une flotte suffisante pour le trafic touristique, il convient de rénover sans tarder le bateau historique à roues à aubes « L'Italie », mis en

service en 1908 et rénové en profondeur en 1958, bateau qui a été retiré du service en 2007 pour des motifs de sécurité de l'exploitation. La Conseillère d'Etat rappelle que le crédit d'investissement de 3 millions de francs du présent EMPD s'inscrit à la suite d'autres crédits de rénovation déjà accordés dans le but de rénover des bateaux classés au patrimoine historique de la CGN (dont la rénovation complète du « Vevey », bateau jumeau de « L'Italie », en 2013-2014).

Partenariat public-privé

Il est rappelé que, depuis 2011, le Groupe CGN SA est une holding qui est composée de deux filiales :

- la CGN SA, responsable d'assurer la marche de l'entreprise et l'exploitation du service public sur le Léman ;
- la CGN Belle Epoque SA, chargée de la conservation et du programme de rénovation des bateaux classés monuments historiques et inscrits en tant que tels au patrimoine vaudois.

Un accord oral, établi et avalisé par le Grand Conseil, spécifie que la rénovation des bateaux est financée à tour de rôle soit par des capitaux publics, soit par des capitaux privés. En l'espèce, en vue de la rénovation de « L'Italie », comme l'a précisé la Conseillère d'Etat, c'est au tour de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (AVBL) de financer l'opération. Cette dynamique association, qui compte près de 20'000 membres, s'engage à trouver les fonds nécessaires, ce qu'elle a réussi actuellement à hauteur d'environ 80% du budget de rénovation qui s'élève à CHF 12'580'800. Afin de compléter le financement privé par une contribution du canton à hauteur de 20% en vue de permettre l'engagement des travaux rapidement, le présent EMPD demande un crédit maximum de CHF 3'000'000, toutes taxes comprises. Il est précisé à la commission que la proportion de financement 80% privé - 20% public (ci-dessus) sera en principe inversée lors de la rénovation du prochain bateau « historique ». C'est ainsi que, si le principe de financement alterné est acquis, le Conseil d'Etat propose néanmoins un assouplissement qui tendra vers un partenariat public-privé, cela dans le but de maintenir une dynamique constante de financement en vue du maintien de la flotte historique de la CGN.

Répartition intercantonale

La Conseillère d'Etat rappelle que les cantons de Vaud, Genève et du Valais ont financé la rénovation du « Ville de Genève » à hauteur de CHF 4'500'000, rénovation concernant un bateau affrété au trafic touristique ; comme ce bateau va être désormais destiné au trafic transfrontalier, qui ne concerne que le canton de Vaud, le Conseil d'Etat n'a pas souhaité solliciter à nouveau des aides financières des deux autres cantons lémaniques. Aucun nouvel investissement n'a été nécessaire pour adapter le « Ville de Genève » à sa nouvelle vocation.

3. DISCUSSION GENERALE

D'emblée, plusieurs commissaires se félicitent des retombées positives de la réorganisation de la CGN, en 2011, et du dynamisme qui s'est instauré autour du maintien et de l'entretien de la flotte historique dépendant de « CGN Belle Epoque ». Il est aussi relevé l'exemplarité de la formule de partenariat public-privé, en alternance et en complémentarité, garante d'une bonne gestion des huit bateaux historiques à roues à aubes de la CGN (« Montreux », « Vevey », « Italie », « la Suisse », « Simplon », « Helvétie » et « Rhône »). Le présent EMPD répond donc parfaitement à une double mission : développement des moyens de transports publics et conservation du patrimoine. Un membre de la commission relève combien il paraît important de soigner l'offre de transports lacustres, non seulement pour le trafic touristique mais aussi pour le transport des travailleurs frontaliers et pendulaires.

Il est également précisé que, dans la région des Trois-Lacs, un seul et unique bateau historique, le vapeur « Neuchâtel », a pu être sauvé, projet porté, dans ce cas-là, uniquement par l'association « Trivapor » dont la mission actuelle est de susciter continuellement l'intérêt de la population pour les bateaux historiques. En outre, il est rappelé que deux représentants de l'Etat de Vaud siègent dans les conseils d'administration de la CGN : M. Rémi Waldbaum, Directeur administratif et opérationnel de l'Ecole hôtelière de Lausanne, ainsi que Mme Fabienne Freymond Cantone, Députée et Municipale de l'Urbanisme et des Ressources et Relations humaines à Nyon.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

Répondant à différentes questions des commissaires, la Conseillère d'Etat précise que la France ne peut pas financer, légalement, des prestations de transport public au travers d'une société sise à l'étranger, comme c'est le cas avec la CGN. Jusqu'à ce jour, un « gentleman agreement » a cours avec la France afin que le canton de Vaud reçoive une contribution financière forfaitaire, à bien plaisir. Désormais, notre canton souhaite trouver une solution pérenne de financement avec la France. Une étude est en cours à ce sujet, dont l'objectif est de créer une entité juridique permettant à la France de s'engager selon des règles claires de financement, notamment autour de l'achat de nouvelles unités pour le développement du transport et également pour fixer de nouvelles règles de financement, afin d'assumer les déficits d'exploitation. Cependant, l'échéance des élections cantonales françaises de mars 2015 (renouvellement du Conseil général de Haute-Savoie), la réforme territoriale française prévue pour ces prochaines années ainsi que la délicate situation financière de la France retardent la prise de décisions. Néammoins, le Conseil d'Etat voit quelques signes d'espoir du côté français, dont la prospérité de la région Rhône-Alpes, le cofinancement valdo-français de l'étude (ci-dessus évoquée) et les investissements décidés dans l'agglomération valdo-genevoise en faveur de la mobilité.

La nécessité de rénover « L'Italie »

Le démontage complet et la rénovation totale de « L'Italie » permettra d'utiliser les savoir-faire, notamment dans le domaine de la propulsion, acquis ces dernières années lors de la rénovation complète du « Vevey », bateau historique « jumeau » (mais pas complètement identique) et contemporain de « L'Italie ». A relever que l'acquisition d'un bateau neuf coûterait à peu près le même prix que la rénovation totale prévue, soit une dépense d'environ CHF 10 à 15 millions. Les travaux devraient être terminés en novembre 2016. Il convient de relever encore que la rénovation de « L'Italie » respectera les principes du développement durable et de la protection de l'environnement : la Conseillère d'Etat précise que les moteurs de propulsion diesel-électrique sont réputés économiques en carburant et seront équipés de filtres à particules, comme cela a été réalisé également sur le « Vevey ».

Concernant encore le financement de l'opération, il est précisé à la commission que l'Office fédéral de la culture (OFC) a été sollicité dans le but d'obtenir une subvention au titre de l'aide fédérale aux monuments historiques. C'est le Service cantonal Immeubles, Patrimoine et Logistique (SIPAL) qui gère cette demande à hauteur de CHF 2 millions ; une première réponse étant négative, une nouvelle demande a été formulée au printemps 2014, encore en attente d'une détermination.

Le cas échéant, la différence entre le montant plafonné à CHF 3 millions du présent EMPD et le montant qui sera réellement dépensé ne pourra pas être apporté au budget d'une prochaine rénovation de l'un des bateaux de la CGN. A relever encore que la CGN Belle Epoque SA va présenter prochainement au Conseil d'administration du Groupe CGN SA un plan directeur présentant ses intentions de rénovation d'autres bateaux historiques, dont, par exemple, « L'Helvétie » actuellement désaffecté et amarré dans le port d'Ouchy. Une planification bienvenue, aux yeux de plusieurs commissaires, qui devrait permettre de respecter au plus près un tournus de rénovation en profondeur de chaque bateau de la CGN après une trentaine d'années de bons et loyaux services.

Conséquences financières

Le montant de CHF 3 millions du présent EMPD est inscrit au budget 2015 de l'Etat de Vaud alors que la répartition des charges financières d'exploitation se répartit entre les sept bassins de transports publics organisés autour des principaux centres de notre canton. Il est encore précisé à la commission que chacun de ces bassins comporte au moins une ville vaudoise et que la répartition des charges, entre les communes d'un même bassin, se calcule en fonction de la qualité de leur desserte et de leur population.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

Sans discussion, l'article 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité de la commission.

Sans discussion, l'article 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité de la commission.

6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité de la commission.

7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

A l'unanimité, la commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret.

Blonay, le 13 mars 2015

Le président-rapporteur :
(Signé) Jean-Marc Nicolet