

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 7'618'000.- pour financer une partie des travaux de rénovation du bateau historique "Rhône" de la société CGN Belle Epoque SA, à Ouchy-Lausanne

1. PRÉAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 24 janvier 2019, à bord du bateau historique « Montreux », Chantier Naval CGN, Avenue de Rhodanie 17, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Suzanne Jungclaus Delarze, Circé Fuchs, Carole Schelker, de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Stéphane Rezso, Vincent Jaques, José Durussel, Pierre-Alain Favrod, Pierre Volet, Christian van Singer, François Pointet, Alexandre Rydlo, et de M. Jean-François Thuillard, président.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Mme Anne Salina-Gianinazzi, responsable marketing et transports touristiques (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séances.

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

Mme la Cheffe de Département trouve symbolique de siéger pour cette séance sur le « Montreux », un des fleurons de la flotte CGN en ce 24 janvier 2019, date commémorative de l'indépendance vaudoise. La commission a déjà reçu un certain nombre d'explications de la CGN, ainsi que de Maurice Decoppet, président de l'association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), qui œuvre beaucoup pour le financement de la flotte Belle Epoque par des tiers. Il est indiqué que pour l'Etat de Vaud, la disponibilité en permanence de 7 bateaux en état de naviguer est essentielle au maintien des prestations de desserte touristique sur le lac Léman. Le bateau le « Rhône » a été retiré du service en 2017 pour des raisons de sécurité et de vétusté. Il est prévu qu'en 2020, le « Général Guisan » soit également retiré définitivement. Il est important de pouvoir rénover le « Rhône » avant cette échéance. A défaut, il faudrait revoir les dessertes touristiques alors que certaines communes se plaignent de ne pas avoir assez de dessertes. Ces bateaux historiques sont liés à l'image du canton. Ils ont été classés, avec une obligation d'entretien. Un accord informel a été passé avec l'ABVL, pour rénover une fois sur deux un bateau avec des fonds publics, et une fois sur deux avec des fonds privés. C'est ce qui était prévu pour l'« Italie ». Or, il manquait CHF 3 mio. L'Etat de Vaud a octroyé ce montant pour ce bateau, et en échange, pour le bateau suivant, l'ABVL devait aussi contribuer à hauteur de CHF 3 mio. C'est le cas avec la rénovation du « Rhône ». Les cantons de Vaud, Genève et Valais apportent les fonds nécessaires, conformément à ce qui est convenu de longue date par convention. Le reste est amené par l'ABVL, qui remplit ainsi sa part du contrat. Elle trouve enthousiasmant d'imaginer que 100'000 donateurs ont contribué à ces rénovations. L'ABVL fait un travail important de valorisation de ce patrimoine et aussi en maintenant vivante l'idée d'apporter un soutien financier à la rénovation de cette flotte Belle Epoque. Les principes de rénovation sont les mêmes que pour les autres navires belle époque. Cette rénovation est respectueuse des principes historiques, et est suivie par le SiPal, car il s'agit d'une flotte historique classée. Les principes généraux de la conservation sont appliqués, en

ayant à l'esprit les principes du développement durable, conciliant modernité et respect de la tradition. La part la plus importante est amenée par le canton de Vaud, qui a aussi la plus importante desserte. Les autres cantons ont déjà voté leur part, dont Genève à l'unanimité.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Cet EMPD est soutenu par un commissaire qui pense que l'investissement réalisé dans la flotte historique est un bon investissement pour la préservation du patrimoine pour le tourisme. Le tourisme concerne les visiteurs, mais aussi les passionnés de bateaux à vapeur. Lors de la précédente rénovation, un regret avait été annoncé, de ne pas avoir un bateau avec une chaudière chauffée au charbon, de manière historique. L'absence de participation de la France hormis pour les lignes de transport public est aussi regrettée. Cette flotte mérite d'être préservée pour les générations futures.

Il est précisé que la CGN est une compagnie suisse. Ces bateaux appartiennent à la compagnie et les dessertes touristiques, à l'exception d'Yvoire, ne concerne que la partie suisse du lac. Le dossier qui concerne la France est celui des transports publics, qui a nécessité 6 ans de négociations pour obtenir que la France reconnaisse qu'elle doit payer sa part, à savoir 50% de la desserte en transport public. Pendant des années, la Suisse et le canton ont assumé la part non couverte par la France. L'économie a besoin de main d'œuvre et il est préférable que ces travailleurs viennent en Suisse en bateau qu'en voiture. La difficulté est que les lignes lacustres sont assimilées à du trafic maritime, qui relève de l'Etat et du ministère des transports. Le dossier a pu être monté avec les communes, la région, le préfet. Une convention est signée avec la France qui doit être renouvelée. Le déficit des transports est désormais assumé à 50% par la Suisse avec une règle de répartition entre les cantons et 50% pour la France.

Pourquoi rénover le « Rhône », à l'arrêt depuis 2017, et pas « l'Helvétie », à l'arrêt depuis 2002 ?

Le calendrier des rénovations est une décision de la CGN. L'Etat ne décide pas du calendrier des rénovations. Par ailleurs, le « Rhône » est en meilleur état d'une part, et d'autre part, la priorité, notamment pour les membres de l'ABVL, va aux navires à vapeur, « l'Helvétie » étant mue par un moteur diesel-électrique.

Un député se déclare favorable à la conservation du patrimoine ainsi qu'au tourisme vaudois. Sur le volet des transports publics, le non choix des bateaux électriques est étonnant. Des bateaux électriques ont été développés qui pourraient correspondre au cahier des charges. Il est souhaité que l'on aille dans cette direction pour les transports publics.

Comment est fixée la répartition des coûts ?

La clé de répartition est liée à la desserte, soit les arrêts et les kilomètres navigués. Cette répartition est historique et est toujours d'actualité.

Les avancées avec la France concernant le volet transport public sont saluées. Quelles sont les vues d'avenir et la compréhension des Français concernant le développement du tourisme, notamment par rapport à l'avantage de bénéficier d'une telle flotte historique ?

Les règles de financement des transports publics sont très différentes. En Suisse, le taux de couverture est payé par les usagers. La part non couverte, répartie entre autorités, est décidée par les parlements. En France, une partie des montants sont à la charge des entreprises, de l'employeur. Une des difficultés était de faire en sorte que les Français n'imposent pas cette règle. Une réforme française de réorganisation des compétences territoriales a également eu lieu. La compétence a quitté le département pour la région mais le financement n'a pas suivi. Cela a compliqué les négociations. Finalement, le président de la région a décidé de financer les dessertes en transport public sous l'angle de l'aide au développement économique. La France paye déjà une participation. Mais les dessertes vont augmenter et le nombre de bateaux aussi. Une convention est nécessaire pour assurer l'augmentation du volume d'affaire et la répartition de 50% pour chaque pays de manière durable.

Les nouveaux bateaux moyens accélérés (BMA) que la CGN souhaite acquérir pour remplacer ses bateaux vétustes afin d'assurer le trafic transport public sont évoqués. Au niveau du financement, cette solution n'était réalisable que si les Français augmentaient leur part. Ce sera le cas avec la signature de la convention. Un protocole d'accord a été signé pour 2 ans avec la France pour qu'elle participe déjà au financement en 2018 et 2019. La convention concerne la suite à long terme.

Le canton de Vaud va augmenter les dessertes. La France est-elle d'accord que les dessertes augmentent ?

Il est répondu positivement. Il s'est surtout agi pendant ces négociations de partager de grands principes de développement, d'avoir un accord sur la croissance de l'offre et la desserte, sur le nombre de bateaux et les principes durables de dessertes des deux côtes. Cela implique des ports qui doivent avoir la capacité d'accueillir plus de passagers, et ensuite la mise en correspondance avec les infrastructures de transports publics suivantes, à savoir les bus et le métro. La partie française a encore toute la suite à mettre en place. Augmenter le recours au bateau implique la réorganisation des parkings, des bus, voire des infrastructures portuaires. L'accord portait aussi sur cette partie. Il est relevé que cela concerne la CGN mais pas le volet tourisme et les bateaux à vapeur.

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

(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)

1. Présentation du projet

L'EMPD mentionne le retrait définitif du « Général Guisan ». Cela signifie donc qu'il ne sera pas rénové ?

Il a déjà fait l'objet d'une grosse rénovation. Il a été remotorisé et est actuellement très utilisé pour le transport public sur la ligne de Thonon. Il est en fin de vie et va être retiré du service en 2020.

7.2 Amortissement annuel

Des précisions concernant les périmètres des régions Riviera – Pays d'Enhaut et Chablais sont demandées.

Il s'agit des bassins de transport du canton de Vaud et pour le Chablais, les Valaisans ne sont pas concernés par ce pourcentage.

Il est remarqué que les communes participent, à l'exemple d'une commune, Noville, riveraine du lac, qui compte 4 km de rives et 3 ports, mais n'a pas de débarcadère CGN.

Toutes les communes du bassin de transport participent. Avec 30%, Lausanne compte la plus grande offre de transports. Il est précisé aussi qu'il n'y a pas de lien avec le nombre de km de rives. Les règles du bassin de transport permettent d'établir les factures pour les communes.

5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES

5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3 ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Froideville, le 12 février 2019

Le rapporteur :
(signé) Jean-François Thuillard