

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJETS DE DECRETS

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne

et

autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN

et

RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL

sur la motion Laurent Baillif et consorts - Rénovations CGN : Ne pas retarder des investissements dont l'impact est essentiel dans de nombreux domaines

1 RESUME

L'exposé des motifs et projet de décret a pour objet le financement de la participation de l'Etat de Vaud au programme d'investissement suivant :

- La rénovation complète du "Vevey", bateau diesel-électrique à roues à aubes construit en 1907
- La rénovation du "Ville de Genève", bateau à moteur construit en 1978
- Une partie du chantier naval, à savoir des travaux d'assainissement du chantier naval et des locaux administratifs sur le site de la CGN à Ouchy.

Le programme d'investissements présenté concerne la période 2011-2012.

Le financement de ces investissements, soit CHF 24'772'600.-, sera pris en charge par les cantons de Vaud, de Genève et du Valais à raison, respectivement, de CHF 16'602'600.-, CHF 6'552'400.- et CHF 1'617'600.-.

Le projet porte également sur la nouvelle structure juridique de la CGN et sur la participation de l'Etat au plan d'assainissement de la CGN.

2 CONTEXTE ET EVOLUTION DE L'ENTREPRISE

2.1 Les trois missions de la CGN

La Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) est une société anonyme. Elle a perdu son statut de Compagnie purement privée au lendemain de la seconde Guerre mondiale, lorsque les cantons lémaniques ont commencé à la subventionner afin de garantir la desserte régulière des débarcadères du lac Léman. Elle a été fondée en 1873 et a son siège à Lausanne. Elle dispose également d'un bureau à Genève.

Les statuts de la société portent sur les trois missions de la CGN, à savoir:

- assurer un service de transport public sur le lac Léman
- contribuer au développement touristique de l'arc lémanique
- conserver le patrimoine de la flotte historique

2.2 Un fort soutien financier des milieux privés

En 2001 et 2003, la CGN a bénéficié d'aides accordées par les trois cantons riverains, respectivement CHF 9'048'000.- (destinés à la rénovation des "Montreux", "Henry-Dunant" et "Col Vert") et CHF 19'332'000.- (destinés à la rénovation du "Savoie" et à l'acquisition de 2 petits bateaux "Morges et Lavaux" et au chantier naval).

Pour compléter les aides des pouvoirs publics, la CGN a également procédé, avec succès, à des augmentations de capital-actions, à savoir :

- En 2005 et 2006, deux augmentations de capital-actions pour 6 millions de francs. Cet apport de fonds des milieux privés a principalement permis les travaux d'entretien lourds urgents et les investissements suivants sur la flotte en 2005 et 2006 :

« La Suisse »	CHF	1'800'000.-
« Simplon »	CHF	1'450'000.-
« Rhône »	CHF	600'000.-
« Léman »	CHF	600'000.-
« Morges » et « Lavaux »	CHF	<u>1'550'000.-</u>
Total	CHF	6'000'000.-

- En 2007 une augmentation de capital-actions de 4 millions de francs a eu lieu dont 1 million provenant de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Pro Vapore (sa fondation). Ces 4 millions de francs ont été affectés à la rénovation de « La Suisse ».
- En 2008, deux nouvelles augmentations de capital-actions ont eu lieu pour respectivement 10 millions et 3 millions de francs.
 - Une tranche de 10 millions, provenant de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Pro Vapore (sa fondation), a été spécialement destinée à la rénovation complète du bateau historique « La Suisse ». Au total, entre 2007 et 2008, ce sont donc 14 millions de francs qui auront été levés pour la rénovation de « La Suisse » dont CHF 11 millions par l'ABVL.
 - Une tranche de 3 millions de francs est destinée à divers investissements de la CGN, notamment les travaux indispensables de maintenance de la flotte historique.
- En 2009, une augmentation de capital-actions de 2 millions de francs a eu lieu. Ce montant a été principalement affecté à la rénovation du Simplon.
- Pendant la période 2005 – 2009, mis à part les augmentations de capital-actions, la CGN a aussi récolté des dons à hauteur de 1,945 millions.

Parmi les ressources des milieux privés, il convient de relever la contribution particulière de l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL), et de Pro Vapore (sa fondation), qui met, entre 2007 et 2008, 11 millions de francs à disposition de la CGN pour la réfection du bateau amiral "La Suisse".

Aussi, ces cinq dernières années, la CGN a bénéficié d'un soutien financier remarquable des milieux privés, de l'ordre de CHF 26,9 millions de francs, lui permettant d'investir pour remettre à niveau son importante flotte historique, notamment. Sans cet apport décisif, la CGN aurait dû immobiliser les bateaux à vapeur "Simplon", "Rhône" et "La Suisse".

2.3 Une contribution à l'exploitation de la France

La France ne contribuait que de manière ponctuelle aux coûts de fonctionnement de la CGN (paiement par la commune d'Evian de quelques courses supplémentaires et par les communes du Creux de Sciez pour une desserte par vedette en été).

Des négociations entre les autorités françaises et suisses, entamées au printemps 2003, sous l'égide du préfet de Haute-Savoie, ont permis l'entrée en matière pour une participation financière de la France aux indemnités d'exploitation de la CGN sur la base des résultats de la comptabilité analytique.

A cet effet, deux conventions ont été signées entre les autorités françaises et la CGN, en octobre 2004. Une des conventions a été passée entre le département de la Haute-Savoie et la CGN et l'autre convention a été passée entre la CGN et la communauté de communes du Pays d'Evian, la commune de Thonon-les-Bains et la communauté de communes du Bas-Chablais. Ces conventions ont été renouvelées et sont en vigueur jusqu'à fin 2010. Des négociations sont prévues en 2010 pour établir une nouvelle convention 2011-2013, valable sur 3 à 4 ans.

2.4 Des prestations réparties principalement entre trois cantons et la France

Les trois cantons riverains indemnisent la CGN pour le déficit d'exploitation, selon une convention passée avec la CGN en été 2008. Cette convention pose le principe du mandat de prestations.

La prise en charge des coûts non couverts de la CGN est désormais assurée dans le cadre d'un mandat de prestations passé avec les collectivités publiques.

Cette procédure était déjà appliquée pour la ligne de trafic régional Ouchy-Evian sur les eaux suisses qui bénéficie d'une indemnité des pouvoirs publics en application de l'article 49 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) et de ses dispositions d'application, notamment l'Ordonnance sur les indemnités, les prêts et les aides financières (OIPAF). A cet effet, la Confédération participe au financement de l'exploitation de la ligne de trafic régional Ouchy-Evian sur les eaux suisses. Depuis 2010, l'Office fédéral des transports a reconnu comme lignes de trafic régional les deux autres lignes traversant le lac, soit Nyon-Chens et Lausanne-Thonon. Ces deux lignes sont donc également financées par la Confédération.

En revanche, les indemnités allouées pour les autres lignes desservies par la CGN sont à la charge des trois cantons riverains principalement et de la France, celles-ci étant considérées comme des lignes de transport à vocation touristique.

L'ensemble de l'offre à l'horaire fait donc l'objet d'une commande préalable de prestations de la part des pouvoirs publics. Le mandat de prestations précise le montant de l'indemnité pour les coûts non couverts par les recettes. L'indemnité n'est toutefois pas contraignante compte tenu des aléas sur les recettes de transport et les coûts des carburants.

Les autres centres de profit (croisières privées, croisières événementielles, etc.) doivent couvrir leurs propres coûts variables (y compris les coûts commerciaux liés au marketing, à la vente etc.) et contribuer à la couverture d'une part de 30% des coûts fixes de l'entreprise. Cette part est définie dans

la convention précitée.

La contribution financière d'exploitation versée par les collectivités publiques françaises est réglée par convention séparée (voir chiffre 2.3 ci-dessus). Elle est calculée selon les principes de la comptabilité analytique. Actuellement il y a un écart entre la contribution calculée et la contribution effective accordée par la France. Pour 2009, la contribution ne couvre que le 60% de coûts non-couverts des prestations effectuées par la CGN sur territoire français, le solde étant pris en charges par le canton de Vaud. A moyen terme, il est demandé que la CGN obtienne de la part des collectivités françaises des contributions pour atteindre l'équilibre financier sur les tronçons "français".

Les contributions effectives versées par les autorités françaises sont les suivantes:

2004 : CHF 194'000.-

2005 : CHF 860'000.-

2006 : CHF 882'000.-

2007 : CHF 1'098'000.-

2008 : CHF 1'333'400.- (inclus un montant de CHF 258'000.- pour les surcoûts de carburant)

2009 : CHF 1'008'000.- (diminution notamment due à la baisse du taux de change)

En 2010, il est prévu que la contribution française, en euro, soit augmentée de l'ordre de 20%.

2.5 Une flotte plus équilibrée de bateaux

2.5.1 Description technique

L'annexe 1 présente l'inventaire de la flotte CGN au 31 décembre 2009. Huit bateaux de la flotte de la CGN sont constitués de bateaux historiques à roues à aubes et les douze autres unités sont propulsées par des hélices.

La première catégorie se répartit en deux groupes : les bateaux équipés de machines à vapeur d'origine, soit "La Suisse" (1910), le "Simplon" (1920), le "Rhône" (1927) et le "Savoie" (1914). Trois autres bateaux font tourner leurs roues à aubes grâce à un groupe diesel-électrique, à savoir l'"Helvétie" (1926), l'"Italie" (1908) et le "Vevey" (1907). Enfin, le "Montreux" (1904), qui avait été transformé en bateau à propulsion diesel-électrique, a été rénové avec l'implantation d'une nouvelle machine à vapeur en 2001.

Les bateaux à hélices sont beaucoup plus récents et constituent la flotte dite moderne de la compagnie. Le "Lausanne" (1991) est le bateau amiral de cette flotte moderne. Le "Léman" (1990) est un bateau-navette affecté à la ligne régulière entre Ouchy et Evian pour le transport des frontaliers. Les dix autres unités sont "Henry-Dunant" (1963), "Général-Guisan" (1964), "Chablais" (1974), "Ville-de-Genève" (1978), quatre vedettes "Col-Vert" (1960) , "Morges" (2005), "Lavaux" (2006) et "Valais" (2008) ainsi que deux navettes rapides de type NAVIBUS[®] "Coppet" (2007) et "Genève" (2007). Le "Chablais", remplacé par la vedette "Valais", a été démoli au cours de l'année 2010.

Parmi les bateaux à hélices, les vedettes, récemment acquises par la CGN, ont permis de rééquilibrer la flotte de la compagnie, en mettant à disposition de la CGN des bateaux de capacité réduite et présentant des coûts d'exploitation restreints. En effet, ce sont des bateaux économiques et polyvalents, qui permettent de garantir des prestations toute l'année à des coûts acceptables.

Par ailleurs, les huit unités à roues à aubes forment l'une des plus grandes flottes européennes de ce genre de bateaux "Belle Epoque" et certainement aussi l'une des plus belles parmi celles des lacs d'Europe occidentale, selon les experts. Ces huit bateaux constituent un élément majeur du patrimoine lémanique. Ils ont été mis à l'inventaire des monuments historiques du canton de Vaud en 1999 comme mesure de protection du patrimoine.

2.5.2 Etat de la flotte

Parmi les huit bateaux à roues à aubes de la CGN, seuls le "Montreux", le "Savoie" et "La Suisse" ont une espérance de vie de plus de 30 ans, "La Suisse" étant complètement rénové en 2008-2009. Tous les autres bateaux devraient être rénovés à court et à moyen terme. L'"Helvétie" a été mis hors service en 2002 en raison de la vétusté de son groupe de propulsion. L'"Italie" a également été retiré du service, pour les mêmes raisons. Le "Vevey" a été également retiré du service à la demande de l'Office fédéral des transports (OFT), le 30 septembre 2010. Les bateaux "Rhône" et "Simplon" devraient pouvoir encore naviguer une dizaine d'années avant de devoir subir une grande rénovation.

En ce qui concerne la flotte à hélice en dehors des vedettes, son état est qualifié de vieillissant, en particulier pour le "Chablais" (1974) et le "Ville de Genève" (1978). Comme déjà mentionné, le "Chablais" a été démoli en 2010 (remplacé par la vedette "Valais") alors qu'il conviendrait de rénover partiellement le "Ville de Genève" comme cela a été pratiqué sur le "Henry-Dunant" en 2001-2002 pour permettre une exploitation pendant les 20 prochaines années. Les bateaux "Général-Guisan" et "Henry-Dunant" ont déjà été partiellement rénovés entre 1997 et 2002 et sont exploitables pour les 10 à 15 prochaines années.

Concernant les vedettes, mis à part le "Col-Vert" rénové en 2001-2002, ce sont des bateaux modernes construits entre 2005 et 2008 et qui présentent une durée de vie de 30 ans.

2.6 Des prestations et une fréquentation en hausse

En 2009, la CGN a assuré la desserte de 40 débarcadères grâce à l'exploitation de la flotte de la compagnie. Les kilomètres parcourus s'élèvent à 519'146. Le nombre de passagers transportés représente en 2009 le total de 1'873'422 et les chiffres de fréquentation se répartissent comme suit selon les prestations :

- Service régulier :	1'802'844
- Croisières privées :	58'303
- Croisières à thème :	12'275

L'annexe 2.1 montre l'évolution des prestations kilométriques, exprimées en nombre de kilomètres parcourus par la CGN ainsi que le nombre de passagers transportés.

Les prestations kilométriques ont progressivement augmenté entre 2002 et 2006 de 29% et de 14,5% entre 2006 et 2007. Entre 2007 et 2008, la progression continue et s'élève à 18%. Cette dernière augmentation des prestations kilométriques provient essentiellement des prestations NAVIBUS[®] sur l'entier de l'année et de l'introduction du produit des Belles Rives Montreusiennes. Quant au nombre de voyageurs transportés, il a suivi la même tendance à la hausse mais avec une progression plus faible de l'ordre de 23 % entre 2002 et 2007 et de 6% entre 2007 et 2008. Suite à l'exercice 2008 fortement déficitaire, des mesures d'économie ont été prises en supprimant des dessertes peu fréquentées, ce qui explique la baisse des prestations kilométriques en 2009 d'environ 11%. En revanche, la fréquentation a continué à augmenter de l'ordre de 4,6% entre 2008 et 2009, notamment grâce à l'augmentation de fréquentations sur les lignes transversales à travers le lac (augmentation du nombre de frontaliers).

La clientèle touristique fluctue principalement selon les conditions climatiques et l'activité touristique des régions riveraines du Léman. A cet égard, l'accroissement démographique de la région et les prestations en hausse sont également des facteurs qui expliquent cette croissance de fréquentation.

2.7 Un déficit en progression

L'annexe 2.2 présente l'évolution des résultats financiers.

Le déficit s'est légèrement dégradé de 2000 à 2001. L'augmentation des dépenses découle notamment

des charges liées aux travaux du "Montreux" n'ayant pas pu être activées et à une augmentation des charges du personnel lié aux besoins accrus pour assurer l'entretien nécessaire des bateaux. La forte diminution des recettes en 2002, due à une mauvaise météo durant la saison d'été, a pu être compensée par une bonne maîtrise des charges. La hausse du déficit 2003 par rapport à 2002 s'explique essentiellement par une augmentation des charges de personnel, destiné au renforcement du service technique, qui a été partiellement compensé par l'augmentation des recettes enregistrée durant l'été 2003 particulièrement ensoleillé et chaud.

Durant les exercices 2004 à 2006 les déficits sont restés stables.

La dégradation du déficit 2007 provient essentiellement d'une augmentation des charges de personnel, due en grande partie par le renforcement du personnel naviguant, notamment pour l'exploitation des NAVIBUS[®] introduits en 2007, ainsi que de l'augmentation du coût du carburant. Malgré la forte augmentation des produits de transport 2007, ils n'ont pas complètement compensé la hausse des charges susmentionnées.

La forte dégradation du déficit de l'exercice 2008 s'explique en grande partie par une hausse très importante du poste des carburants (+56%). La hausse modeste des produits d'exploitation n'a pas permis de compenser la forte hausse des charges d'exploitation. Par ailleurs, l'exercice 2008 est marqué par une perte extraordinaire de CHF 7,5 millions due à une provision comptabilisée pour la perte de la caisse de pension.

L'exercice 2009 permet à la CGN de stabiliser son déficit au niveau de celui de 2007 grâce à une augmentation des recettes et à la limitation de la hausse des charges.

Le taux de couverture des charges par les recettes est stable, il se situe à 74,86% en 2009.

2.8 Assainissement financier et réorganisation de la CGN

L'audit de la gestion de la CGN, réalisé en 2009 par la Fiduciaire Edmond Favre SA à Genève sur mandat des trois cantons, a mis en évidence la nécessité d'assainir le bilan de l'entreprise et de réorganiser la structure de l'entreprise pour mieux accomplir les missions d'exploitation des services de transports d'une part et de conservation du patrimoine d'autre part.

L'assainissement financier est indispensable pour amortir la perte reportée de 8.5 millions de francs liée à la recapitalisation de la Caisse de pensions de l'entreprise, afin de porter son taux de couverture à 90%. Les collaborateurs de la CGN sont affiliés depuis le 1er juillet 2010 à l'institution de prévoyance Profelia, qui est gérée par les Retraites populaires. De manière générale, il s'agit de donner une assise financière appropriée pour assurer la pérennité de l'entreprise. L'assainissement impliquera une réduction du capital social existant ainsi qu'un abandon des créances des cantons riverains. Pour mémoire, le capital social s'élevait au 31 décembre 2009 à 36.06 millions de francs, dont 26 millions de francs de capital-actions et 10 millions de francs de capital-participation en bons de participation, liés aux dons obtenus par la Fondation Pro Vapore pour la rénovation de la "Suisse". Les prêts des cantons représentent 33.7 millions de francs (y compris la contribution accordée pour le Lausanne).

Diverses variantes ont été examinées pour réorganiser la CGN afin de regrouper dans des entités distinctes les missions d'exploitation de prestations de transport (lignes régionales, lignes touristiques, charters et spéciales) et de conservation du patrimoine "Belle-Epoque".

La CGN, le personnel de l'entreprise par son syndicat ainsi que les groupes intéressés à la préservation du patrimoine se sont clairement opposés à toute scission de l'entreprise qui rendrait les deux entités indépendantes l'une de l'autre. Elles ont notamment rejeté le modèle visant à transférer les unités "Belle-Epoque" dans une fondation d'utilité publique alors que le service de transport resterait exploité par la CGN. Ces instances craignent en effet un désengagement des cantons dans la préservation et dans l'exploitation des unités "Belle-Epoque".

Dès lors, la solution de compromis consiste à réorganiser la CGN avec une structure de type Holding, avec une "société mère" appelée à détenir comme société de participation le capital-actions de deux "sociétés filles" à créer :

- La CGN "exploitation" possédera la flotte non historique et les autres actifs de l'actuelle CGN, à l'exclusion de la flotte historique (Belle-Epoque), et sera la société opérationnelle pour l'ensemble des deux flottes.
- La CGN "Belle-Epoque" possédera la flotte "Belle-Epoque" et aura pour but la préservation et le renouvellement des unités historiques. Cette société CGN "Belle-Epoque" poursuivra un but d'utilité publique, répondant aux critères de l'article 56 , lettre g), de la loi sur l'impôt fédéral direct (LIFD ; RS 641.20), de manière à obtenir des avantages fiscaux dans le domaine des impôts directs et de la TVA. Cette structure devra permettre aux donateurs de bénéficier de déductions fiscales pour les contributions versées à des personnes morales poursuivant des buts de service public ou d'utilité publique. La société CGN "Belle-Epoque" aura en particulier pour mission de recueillir les dons pour la rénovation de ses unités historiques auprès du public, de fondations soutenant la préservation du patrimoine et de collectivités publiques. Cette structure permettra de garantir que les contributions allouées pour la préservation des unités "Belle-Epoque" soient effectivement affectées à leur financement. Les unités "Belle-Epoque", actuellement portées à l'inventaire des monuments historiques feront l'objet d'un arrêté de classement. Celui-ci précisera pour chaque unité les éléments à conserver, en tenant notamment compte des exigences de sécurité en vigueur pour l'obtention du permis de navigation ainsi que de l'évolution de la technique pour une exploitation économe.

Afin de garantir la pérennité et la stabilité future de la nouvelle entreprise, il convient que le canton de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et / ou du Valais, détienne au moins le 51% du capital de la future "société mère" CGN Holding. Cette mesure pourra être réalisée lors de la réorganisation du capital social de la CGN.

Les modalités de l'assainissement financier de l'actuelle CGN seront finalisées d'entente entre les organes de la CGN et les cantons. Une assemblée générale des actionnaires de la CGN devra finalement avaliser l'ensemble du plan.

Afin d'obtenir la compétence de réaliser les opérations définies ci-avant, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil un décret séparé sur cet objet.

L'article 1 dudit décret met en évidence la volonté de trouver une solution durable aux difficultés récurrentes de financement de la CGN.

L'article 2 a pour objet de résoudre les problèmes actuels de gouvernance de la CGN en autorisant le Conseil d'Etat à souscrire, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais, un minimum de 51% du capital-actions de la future "société-mère" CGN Holding, et en conditionnant le décret à la réalisation de cet impératif. Il convient de préciser que selon l'ampleur du plan d'assainissement financier qui s'avèrera nécessaire, cette participation pourrait être sensiblement supérieure. Cet article pose également le principe d'une représentation majoritaire des administrateurs de l'Etat de Vaud des cantons de Genève et/ou du Valais au sein du Conseil de la future " société mère " CGN Holding.

L'article 3 donne compétence au Conseil d'Etat pour fixer les formes de sa contribution à l'assainissement et à sa participation au capital-actions de la future "société mère" CGN Holding.

- L'alinéa 1 prévoit l'utilisation possible du financement octroyé par le Grand Conseil dans le cadre du crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne ;
- L'alinéa 2 autorise le Conseil d'Etat à amortir de manière partielle ou totale le solde des prêts accordés par l'Etat à la CGN par décrets du 9 mai 1961, du 7 septembre 1964, du 11 décembre 1989, du 19 juin 2001 et du 3 novembre 2003 (voir tableau ci-après) ;

Situation des prêts de l'Etat de Vaud à la CGN au 31.12.2009

Date décret	Libellé décret	Engagement initial	Montant net dans les comptes de l'Etat au 31.12.2009	Correctifs d'actifs / provision prêts communes cumulés au 31.12.2009	Montant effectif des prêts à CGN au 31.12.2009
9 mai 1961	sur la participation de l'Etat et des communes à l'aide financière à la CGN	CHF 608'600.- contre remise d'actions privilégiées A CHF 1'217'000.- à titre de prêt CHF 391'200.- à titre de subvention à fonds perdus	0.00 voir décret 07.09.1964 0.00		0.00 voir décret 07.09.1964 0.00
7 sept. 1964	accordant un prêt complémentaire à la CGN pour son renouvellement technique	augmentation du prêt de CHF 1'217'000.- selon décret du 9 mai 1961 à 1'869'000.- en 2ème rang avec garantie hypothécaire (ndr : montant libéré : CHF 1'652'000.-)	0.00	1'639'830.00	1'639'830.00
11 déc. 1989	concernant l'acquisition d'un bateau par la CGN (Lausanne)	CHF 7'372'200 sous forme de prêt converti en contribution à fonds perdus selon amortissement à raison de 3 % l'an dont solde de la part communes versée lors de l'investissement (compte 20841)	2'505'810.80	664'235.20	3'170'046.00
19 juin 2001	concernant la rénovation de trois bateaux de la CGN (Montreux, Henry Dunant, Col-Vert)	CHF 6'064'000 sous forme de prêt remboursable à raison de 3% l'an	4'473'109.00		4'473'109.00
3 nov. 2003	Décret concernant la rénovation du bateau historique "Savoie", l'acquisition de deux petits bateaux ainsi que l'assainissement d'une partie du chantier naval	CHF 10'860'000.- sous forme de prêt remboursable à raison de 3% l'an CHF 2'100'000.- sous forme de prêt conditionnellement remboursable, faisant l'objet d'une provision (aujourd'hui correctif d'actif) durant 25 ans	9'659'723.00 1'680'000.00	420'000.00	9'659'723.00 2'100'000.00
		Total	18'318'642.80	2'724'065.20	21'042'708.00

- L'alinéa 3 autorise le Conseil d'Etat à accepter de réduire de manière partielle ou totale la participation de l'Etat au capital-actions de la CGN qui se compose de 3'445 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de CHF 100.- et de 5 actions nominatives de type B de CHF 100.-, dans le cadre d'un assainissement financier de la CGN.

L'article 4 confie au Conseil d'Etat la charge de coordonner avec les cantons de Genève et du Valais les opérations prévues dans les articles 1 à 3 du projet de décret.

3 ETAPES D'INVESTISSEMENTS – ETAT DE SITUATION

3.1 Période 2001-2010 – résumé des investissements réalisés

La CGN a procédé à des investissements importants destinés à la rénovation et au rajeunissement de sa flotte durant cette période. Ces investissements peuvent se résumer comme suit :

- Rénovation complète de 3 bateaux à vapeur ("Montreux", "Savoie" et "La Suisse") pour un montant de 40 millions de francs.

- Rénovation partielle d'un vapeur ("Simplon") pour un montant de 4 millions de francs.
- Rénovation partielle de 3 bateaux à moteur diesel ("Henry-Dunant", "Léman" et la navette "Col-Vert") pour un montant de 5 millions de francs.
- Acquisition de 5 vedettes ("Morges", "Lavaux", "Valais", "Coppet" et "Genève") pour un montant de 18 millions de francs.

Au total, ces investissements représentent un montant de l'ordre de 67 millions de francs. Par ailleurs, de nombreux autres investissements ont été réalisés sur tous les bateaux afin de les mettre en conformité avec les nouvelles exigences de sécurité, notamment. Enfin, le chantier naval a subi un assainissement partiel représentant un investissement de l'ordre de 3 millions de francs.

Ces investissements ont été financés pour un tiers par la CGN, à travers notamment des augmentations de capital-actions et pour les deux tiers par les pouvoirs publics (trois cantons riverains) sous forme de prêt, principalement.

3.2 Période 2011 – 2012

Le présent décret porte sur les investissements de rénovation du "Vevey" et du "Ville de Genève" ainsi que sur l'assainissement du Chantier Naval à Ouchy. Ceci pour un montant de 24'772'600 francs. Le programme des travaux est détaillé sous point 4 ci-dessous.

3.3 Période 2013 - 2020

La CGN devra investir pour maintenir leur flotte dans l'état actuel. Globalement, cela représente des investissements de l'ordre de 5 millions de francs par an. En effet, la flotte dans son ensemble représente 20 bateaux (18 en service), d'une valeur moyenne à neuf de 7.2 millions de francs par bateau et dont la durée d'amortissement est de 30 ans. Tout investissement supplémentaire devra trouver une source de financement spécifique.

Aujourd'hui, les besoins futurs d'investissements auxquels la CGN est confrontée sont le remplacement du "Général-Guisan" et la rénovation du bateau Belle Epoque "Italie" dotée d'une propulsion diesel-électrique. Par ailleurs, il s'agira d'améliorer le système de propulsion du "Montreux" en vue d'une solution moins gourmande en carburant et plus fiable que la machine à vapeur installée en 1998.

Il conviendra de trouver une affectation à l'"Helvétie" avant de rénover cette unité. Ce bateau pourrait remplacer le "Lausanne" lorsque celui-ci aura atteint sa limite d'âge à l'horizon 2020.

Le développement des prestations transfrontalières sera lié à l'engagement des autorités françaises à financer leur part aux indemnités d'exploitation.

4 PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2011-2012

Depuis 2001, l'organisation et la gestion du chantier naval ont été modernisées en séparant clairement les responsabilités entre l'entretien courant et la gestion des "grands" projets de rénovation.

Dans cette approche, les travaux de rénovation du bateau "Ville de Genève" seront confiés à des sous-traitants externes afin de permettre au personnel de la compagnie de se concentrer sur l'entretien courant de la flotte.

La rénovation du bateau "Vevey" est planifiée sur la période 2011 – 2012. Compte tenu des délais et des montants des rénovations envisagés, la direction de la CGN a décidé de s'entourer de ressources extérieures pour conduire les travaux de rénovation comme cela s'est pratiqué pour la rénovation du bateau "Savoie" en 2004 – 2006 et pour la rénovation de "La Suisse" en 2007-2009. Le mandat pour la direction générale des travaux a été confié à un bureau d'ingénieurs avec l'appui d'un architecte naval.

Le projet de rénovation de cette unité historique a été suivi dès le début par la **commission**

patrimoniale à laquelle participe notamment le Conservateur cantonal des monuments historiques du canton de Vaud, la CGN et un représentant du Service de la mobilité. Le rôle de cette commission est d'apprécier les exigences patrimoniales de l'ensemble de chaque objet inscrit à l'inventaire cantonal des monuments historiques et de proposer les éléments à retenir dans la rénovation afin de les intégrer dans la planification des travaux et le budget.

4.1 Rénovation du bateau à roue à aubes " Vevey "

4.1.1 Rapport d'inspection de l'Office fédéral des transports (OFT)

Le bateau diesel électrique "Vevey" a été inspecté par l'OFT le 15 mars 2010 à Lausanne, dans le cadre des inspections périodiques effectuées par cet office. Le rapport indique que la coque est en mauvais état avec une présence importante de rouille sur les tôles du bordé. En conséquence, l'OFT a autorisé l'exploitation du bateau jusqu'au 1er octobre 2010 à condition que la CGN fasse les travaux nécessaires pour rendre la coque étanche et qu'elle inspecte chaque jour les cales du bateau pour pouvoir réagir rapidement sur toute trace d'eau dans le bateau. Après le 1er octobre 2010, il est exigé de procéder à un assainissement approfondi de la coque du bateau pour pouvoir obtenir l'autorisation d'exploiter le "Vevey" par l'OFT.

4.1.2 Description du projet

Le "Vevey" a été construit en 1907 et il a subi une transformation importante en 1955, avec la remotorisation du bateau avec un système diesel électrique. Aujourd'hui, il a besoin d'être complètement rénové. La CGN prévoit de continuer de l'exploiter pour des croisières touristiques avec clientèle familiale, principalement dans le Haut-Lac, pour des croisières de midi, de l'après-midi et du soir. En basse saison, il peut être exploité sur d'autres parcours, comme par exemple entre Lausanne et Chillon.

Le projet de rénovation est conduit sur la base d'une capacité maximale de 560 passagers dont 194 places assises intérieur et 166 places de restauration.

Les spécifications de rénovation, notamment le standard de confort, ont été fixées en fonctions des besoins prévus pour l'exploitation principale de ce bateau qui vise une utilisation commerciale d'environ 200 passagers, ce qui correspond à la capacité en places assises à l'intérieur.

Les objectifs principaux de la rénovation sont :

- Remise en état complète de la structure, remplacement de la propulsion diesel-électrique et des installations électriques afin d'assurer le fonctionnement et l'exploitation commerciale de ce bateau pour les 30 prochaines années.
- La mise en conformité du navire avec les exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) pour la sécurité et l'accueil ainsi que le transport des personnes à mobilité réduite. En terme de sécurité, la prise en compte des dernières normes en vigueur : moyens accrus de détection et de lutte contre le feu, cloisons étanches supplémentaires, radeaux auto-gonflants, hélice d'étrave.
- L'amélioration générale du confort et des aspects liés à l'hygiène.
- La restitution la plus complète de l'aspect originel du bateau tenant compte d'une exploitation commerciale moderne et des propositions de la commission patrimoniale. Il a été admis que le bateau "Savoie" servira de référence et de standard technique.
- La prise en compte de facteurs environnementaux par la pose de filtres à particules. Il s'agira du premier bateau "Belle Epoque" en Suisse doté d'un tel équipement.

4.1.3 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période 2011 - 2012.

Le budget de rénovation du "Vevey" est basé sur un devis hors taxe (prix 2010). La rénovation du bateau a été décomposée en 12 parties d'ouvrages. Le budget a été établi sur la base de ce découpage et il est structuré selon les codes de frais de construction (CFC). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque partie d'ouvrage et le pourcentage varie entre 5% et 15% en fonction du risque estimé. Le budget se présente comme suit :

Parties d'ouvrages	Montant (CHF)	Dont divers et imprévus (CHF)	Taux divers et imprévus
Superstructure - serrurerie	1'794'790	234'103	15%
Coque	1'058'140	138'018	15%
Timonerie	308'550	14'693	5%
Aménagements intérieurs	1'878'620	245'037	15%
Enveloppe extérieure	726'520	77'841	12%
Navigabilité	37'090	4'838	15%
Ensemble propulsif	2'524'790	229'526	10%
Chauffage, ventilation, sanitaires, électricité (CVSE)	780'550	70'959	10%
Cuisine - équipements	644'810	30'705	5%
Sécurité - incendie	247'030	32'221	15%
Pont et revêtements	861'070	112'313	15%
Accastillage	126'700	16'526	15%
Frais généraux	96'910	12'640	15%
Coût des travaux (HT)	11'085'570	1'219'423	12%
Frais d'étude / Honoraires	1'650'380		
Coût total (HT)			
y.c. frais d'études / honoraires	12'735'950		
Arrondi à	12'736'000		

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011 - 2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulatif est le suivant :

Période	Besoins trésorerie CHF	Taux renchérissement %	Renchérissement CHF (arrondi)	Coût total y.c. renchérissement
2011	9'000'000.-	1%	90'000.-	9'090'000.-
2012	3'736'000.-	1% + 1%	75'200.-	3'811'200.-
	12'736'000.-		165'200.-	12'901'200.-

Calcul de la TVA (8%)

La contribution pour les travaux précités étant accordée, en principe, sous forme de fonds perdus, la TVA non récupérable doit être incluse dans le coût du projet :

Coût total (HT)	CHF	12'901'200.-
TVA (8%)	CHF	1'032'100.-
Coût final (TTC)	CHF	13'933'300.-

Le coût final (TTC) y.c. honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF 13'933'300.-.

4.2 Rénovation du bateau " Ville de Genève "

4.2.1 Description du projet

Le bateau "Ville de Genève" a été mis en service en 1978. Il a une longueur de 47,2 mètres et une largeur de 9,4 mètres pour une capacité de 560 passagers. Parmi les bâtiments de la CGN, il est qualifié de bateau "moyen" en termes de capacité. Il peut naviguer en toutes saisons et sur le plan de l'exploitation, il s'agit de l'un des bateaux les plus économiques de la flotte (prix de revient au km) et il est apprécié tant des passagers que des navigants.

Après 30 ans d'exploitation intensive, arrivé au terme de sa durée d'amortissement prévue en 2008, le "Ville de Genève" doit être soit remplacé, soit rénové. Un bateau neuf de cette capacité coûterait, selon les aménagements et la propulsion choisis, entre 8 et 10 millions de francs alors qu'une rénovation est estimée à environ 4 millions de francs. La CGN a donc décidé de rénover le "Ville de Genève". Il s'agit de travaux de rénovation comparables à ceux effectués sur le "Henry-Dunant" en 2002 qui ont rendu ce bateau à nouveau attractif auprès de la clientèle.

Les travaux prévus sont les suivants : remplacement complet des moteurs de propulsion, des groupes électrogènes et des tableaux électriques rénovation du réseau électrique de bord pose d'une hélice d'étrave rénovation de la timonerie et de l'instrumentation pose de filtres à particules assainissement de la cuisine remplacement du mobilier vétuste et peu fonctionnel mise aux normes OFT dans les domaines de la sécurité et de l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

Les travaux de rénovation prévus sur le bateau "Ville de Genève" visent à permettre une exploitation pendant les 20 prochaines années.

4.2.2 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période 2011 – 2012.

Le coût du projet est basé sur des devis hors taxe (prix 2010). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque poste budgété ci-dessous et le pourcentage varie entre 5% et 15%. Le devis des travaux se présente comme suit :

Parties d'ouvrages	Montant (CHF)	Dont divers et imprévus (CHF)	Taux divers et imprévus
Superstructure - serrurerie	140'440	18'318	15%
Coque	119'640	15'605	15%
Timonerie	93'630	4'459	5%
Aménagements intérieurs	663'070	86'487	15%
Enveloppe extérieure	326'430	34'975	12%
Navigabilité	62'420	8'142	15%
Ensemble propulsif	1'432'220	130'202	10%
Chauffage, ventilation, sanitaires, électricité (CVSE)	390'110	35'465	10%
Cuisine - équipements	234'620	11'172	5%
Sécurité - incendie	30'600	3'991	15%
Pont et revêtements	122'410	15'967	15%
Accastillage	51'010	6'653	15%
Frais généraux	76'510	9'980	15%
Coût des travaux (HT)	3'743'110	381'415	11%
Frais d'étude / Honoraires	412'080		
Coût total (HT)			
v.c. frais d'études / honoraires	4'155'190		
Arrondi à	4'155'200		

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011-2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulatif est le suivant :

Période	Besoins trésorerie CHF	Taux renchérissement %	Renchérissement CHF (arrondi)	Coût total y.c. renchérissement
2011	2'155'200.-	1%	21'600.-	2'176'800.-
2012	2'000'000.-	1% + 1%	40'200.-	2'040'200.-
	4'155'200.-		61'800.-	4'217'000.-

Calcul de la TVA (8%)

La contribution pour les travaux précités étant accordée, en principe, sous forme de fonds perdus, la TVA non récupérable doit être incluse dans le coût du projet :

Coût total (HT)	CHF	4'217'000.-
TVA (8%)	CHF	337'400.-
Coût final (TTC)	CHF	4'554'400.-

Le coût final (TTC) yc honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF 4'554'400.-

4.3 Rénovation du chantier naval, des locaux administratifs et du personnel

4.3.1 Description du projet

Les bâtiments de la CGN à Ouchy, datant de 1964, ont manqué d'entretien courant et régulier par insuffisance de moyens financiers. Une première étape de travaux a été effectuée avec les crédits publics votés en 2003. Il s'agissait de l'agrandissement du bâtiment administratif (partie du rez-de-chaussée), l'assainissement des parties nord et de l'enveloppe centrale du bassin de radoub, de la mise en conformité des réseaux de fioul, d'air comprimé et de gaz spéciaux.

Aujourd'hui, une seconde étape de rattrapage sous forme de rénovation est indispensable.

La CGN a mandaté un bureau d'ingénieurs et un bureau d'architectes afin d'établir un inventaire des besoins de rénovation et pour chiffrer les coûts des travaux. Les choix de priorité ont été effectués selon les trois critères principaux suivant : la sécurité, l'hygiène au travail et la protection de l'environnement.

Sur le plan de la sécurité, il s'agit de garantir un meilleur niveau général de sécurité, notamment en matière de protection-incendie et de lutte contre le feu. Concernant les conditions de travail, il convient d'assurer une qualité suffisante des postes de travail situés dans la partie sud du bassin de radoub (équipement, luminosité, chauffage en hiver, etc.). Il s'agit aussi d'assurer des conditions de travail adéquates pour le personnel féminin en réaménageant les vestiaires et en créant des WC séparés ainsi que de procéder à l'assainissement du logement du concierge. Concernant l'environnement et l'approche énergétique du site, les travaux d'assainissement du chantier naval, comprenant notamment l'isolation des bâtiments selon les normes en vigueur, visent la diminution de la consommation d'énergie (voir chapitre 9.7, point 5). Tous les travaux à réaliser sont conformes aux exigences de la norme SIA 380/1 édition 2009 et conformes aux directives énergétiques et de développement durable du canton de Vaud. La nouvelle norme a pour but une utilisation rationnelle et économique de l'énergie pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire dans les bâtiments et elle traite également du renforcement des exigences pour l'isolation thermique en hiver selon le nouveau modèle des prescriptions énergétiques des cantons.

Il convient de relever que la CGN a procédé à la construction d'un bâtiment destiné à la restauration assurée par l'entreprise DSR. En effet, les conditions de travail étaient devenues inacceptables pour garantir le bon fonctionnement de cette activité de restauration. Cette construction a pu être financée par la CGN, par emprunt bancaire, car les charges financières sont couvertes par le loyer payé par la société de restauration à la CGN.

La description des travaux par poste budgété (voir tableau ci-après) peut se résumer comme suit :

- **La chaufferie** date de 1964. Elle est complètement désuète et elle doit être remplacée. Le choix de mise en œuvre d'une chaufferie à gaz a été adopté, notamment en raison des recommandations énergétiques du canton.
- **Réseau de distribution de chaleur** date de la même époque que la chaufferie et il convient de rénover ce système de distribution de chaleur sur le site du chantier.
- **Les revêtements en asphalte dans le chantier** sont en mauvais état. Pour parer au plus pressé, il a été choisi de ne remplacer que la moitié du revêtement notamment dans les zones à fort trafic, utilisées par les chariots élévateurs et les camions de livraisons, soit autour de la halle de radoub.
- **Une citerne** à fioul datant de 1964, située à l'entrée du chantier, a déjà été désactivée et isolée. Il est prévu de la découper et de l'évacuer.
- **Réaménagement des ateliers sud et façades**: il s'agit de rénover cette partie d'atelier

comme cela a déjà été effectué dans la partie nord lors des précédents travaux de rénovation. A savoir de redimensionner la menuiserie, d'offrir des locaux sûrs et adaptés aux normes de la peinture, de redimensionner l'atelier désuet de la tapisserie au profit de celui de la peinture. Il s'agit également d'isoler les murs du bâtiment et de changer les portes coulissantes.

- **Toits des ateliers nord, sud et de la halle de radoub**: Les toits existants seront démontés, mis en décharge contrôlée (plaques d'Eternit). Les nouveaux toits seront isolés (l'isolation concerne uniquement les toits des ateliers) et renforcés pour pouvoir recevoir, le cas échéant plus tard, une production d'énergie photovoltaïque. La CGN et la Ville de Lausanne ont lancé à cet effet une étude afin d'analyser le projet de pose de panneaux solaires et son financement.
- **Le silo de collecte du bois** n'est plus aux normes. Il sera remplacé par un appareillage plus simple de récupération des copeaux en atelier.
- **Le paratonnerre**: le délai pour la mise en conformité, donné par l'ECA, arrive à échéance. Cette installation est rendue donc obligatoire.
- **Electricité estacades** : les installations électriques existantes datent de 1964. Elles doivent donc être refaites afin d'être mises à jour et de fournir un éclairage efficace sur les estacades pour assurer la sécurité au travail, notamment.
- **Toute la partie du bâtiment dédiée aux vestiaires et aux locaux du concierge** est totalement obsolète. Il s'agit d'aménager des sanitaires correspondants aux normes, avec la séparation homme / femme, d'isoler le bâtiment, de rénover l'installation électrique, de remplacer les vitrages et les portes.
- **Agrandissement du bâtiment administratif et isolation du bâtiment existant**: il s'agit d'agrandir une partie du 2^{ème} étage du bâtiment existant (surface de 80 m²), côté ouest sur l'emplacement de la réception actuelle. Ceci pour créer trois bureaux afin d'y installer six places de travail. La CGN a étoffé son effectif d'exploitation, ces dernières années, afin notamment d'assurer les services de piquet et d'information aux passagers (centre de contrôle du trafic). Actuellement ce personnel est logé dans des conditions précaires, dans des "Portakabin" (baraquements de chantier) disséminés sur le site du chantier. Les travaux prévoient d'isoler le bâtiment administratif existant, de remplacer les vitrages et les portes.

4.3.2 Coût du projet

Le calendrier prévoit des travaux échelonnés sur la période 2011 – 2012.

Le coût du projet est basé sur des devis hors taxe (prix 2010). Un poste "divers et imprévus" figure dans chaque poste budgété ci-dessous. Le devis des travaux se présente comme suit :

Parties d'ouvrages	Montant (CHF)	Dont divers et imprévus (CHF)	Taux divers et imprévus
Travaux chantier naval (1)			
Chaufferie	410'000	19'524	5%
Réseau distribution chaleur	629'000	29'952	5%
Revêtement asphalte autour du bassin radoub	241'890	11'519	5%
Enlèvement citerne fioul	88'880	4'232	5%
Réaménagements ateliers sud et façades	790'770	37'656	5%
Toits ateliers Nord et Sud	494'400	23'543	5%
Toit central Halle de radoub	453'000	21'571	5%
Suppression silo à bois et collecte bois	55'330	2'635	5%
Paratonnerre Halle radoub et Magasin	53'000	2'524	5%
Electricité estacades	175'670	8'365	5%
Coût des travaux 1 (HT)	3'391'940	161'521	5%
Frais d'étude / Honoraires	610'190		
Coût total (HT)			
y.c. frais d'études / honoraires	4'002'130		
Arrondi à	4'002'200		
Travaux bâtiments du personnel et de l'administration (2)			
Bâtiment du personnel (assainissement logement concierge et vestiaires du personnel)	673'000	32'048	5%
Bâtiment d'exploitation (agrandissement et isolation bâtiment existant)	743'000	35'381	5%
Coût des travaux 2 (HT)	1'416'000	67'429	5%
Frais d'étude / Honoraires	316'000		
Coût total (HT)			
y.c. frais d'études / honoraires	1'732'000		
Coût total (1) et (2) HT			
y.c. honoraires	5'734'200		

Calcul du renchérissement

Les travaux étant prévus entre 2011-2012, un taux de renchérissement de 1% l'an a été retenu. Sur la base des besoins de trésorerie communiqués, le calcul du renchérissement cumulatif est le suivant :

Période	Besoins trésorerie CHF	Taux renchérissement %	Renchérissement CHF (arrondi)	Coût total y.c. renchérissement
2011	3'000'000.-	1%	30'000.-	3'030'000.-
2012	2'734'200.-	1% + 1%	55'100.-	2'789'300.-
	5'734'200.-		85'100.-	5'819'300.-

Calcul de la TVA (8%)

La contribution pour les travaux précités étant accordée, en principe, sous forme de fonds perdus, la TVA non récupérable doit être incluse dans le coût du projet:

Coût total (HT)	CHF	5'819'300.-
TVA (8%)	CHF	465'600.-
Coût final (TTC)	CHF	6'284'900.-

Le coût final (TTC) y.c. honoraires et renchérissement s'élève donc à CHF6'284'900.-.

4.4 Résumé du financement (yc renchérissement et TVA)

Objets	2011 CHF	2012 CHF	TVA CHF	Total (TTC) CHF
« Vevey »	9'090'000.-	3'811'200.-	1'032'100.-	13'933'300.-
« Ville de Genève »	2'176'800.-	2'040'200.-	337'400.-	4'554'400.-
Chantier naval	3'030'000.-	2'789'300.-	465'600.-	6'284'900.-
Total	14'296'800.-	8'640'700.-	1'835'100.-	24'772'600.-

5 PLAN DE FINANCEMENT

La situation financière de la CGN ne lui permet pas de prendre en charge les investissements 2011-2012 avec ses ressources propres.

Ainsi, les trois cantons riverains proposent de mettre à disposition de la CGN l'entier du montant nécessaire à la réalisation du programme d'investissement 2011-2012 afin d'assurer la pérennité de l'entreprise et compte tenu des moyens importants mis à disposition par les milieux privés ces dernières années.

Le coût global du programme d'investissement 2011-2012 s'élève à CHF 24'772'600.-TTC (y compris le renchérissement). Son financement sera pris en charge par les trois cantons riverains selon la clé de répartition prévue dans la convention intercantonale, renouvelée en juin 2008, concernant les contributions versées à la CGN.

Le plan de financement se présente de la manière suivante, avec la répartition entre les cantons selon la clé de répartition historique :

• Coût du programme d'investissement (TTC)		CHF	24'772'600.-
• Contribution des cantons			
• dont canton de Vaud (67.02%)	CHF	16'602'600.-	
• dont canton de Genève (26.45%)	CHF	6'552'400.-	
• dont canton du Valais (6.53%)	CHF	1'617'600.-	CHF 24'772'600.-

Le total des contributions est égal au coût (TTC) : CHF 24'772'600.-

Les contributions des cantons de Genève et du Valais seront soumises aux autorités compétentes.

6 PARTICIPATION DES POUVOIRS PUBLICS

6.1 Cantons riverains

La contribution des pouvoirs publics sera accordée comme suit par objet :

	Canton de Vaud (67.02%)	Canton de Genève (26.45%)	Canton du Valais (6.53%)	Total
Vevey	9'338'100.-	3'685'400.-	909'800.-	13'933'300.-
Ville de Genève	3'052'400.-	1'204'600.-	297'400.-	4'554'400.-
Chantier	4'212'100.-	1'662'400.-	410'400.-	6'284'900.-
Total (arrondi)	16'602'600.-	6'552'400.-	1'617'600.-	24'772'600.-

Pour mémoire, la Confédération participe au financement de l'exploitation des lignes de trafic régional Ouchy-Evian, Ouchy-Thonon et Nyon-Chens sur les eaux suisses. En revanche, les indemnités allouées pour les autres lignes desservies par la CGN sont à la charge des trois cantons riverains principalement et de la France, celles-ci étant considérées comme des lignes de transport à vocation touristique. La Confédération ne participe donc pas aux investissements prévus liés au trafic touristique de la CGN.

6.2 Etat de Vaud et communes

Conformément à l'article 7 de la loi sur les transports (LTP) du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000, les lignes de navigation sur le lac Léman sont assimilées aux lignes de trafic régional.

Selon les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics précitées en vigueur, les communes ne participent pas directement à la contribution d'investissement, mais elles participent aux charges financières de l'Etat à raison de 30%, soit à la charge d'amortissement et d'intérêts. Ce point est développé dans les chapitres 9.2 et 9.3 relatifs aux conséquences financières du projet de décret.

L'Etat financera donc l'entier de la part vaudoise de l'investissement, soit le montant de CHF 16'602'600.-.

7 MODE DE CONDUITE DU PROJET

Le programme d'investissement sera réalisé sous la conduite du bénéficiaire des contributions.

Les modalités de collaboration, notamment le "reporting", seront fixés dans une convention entre le canton et le bénéficiaire des contributions, comme le prévoit la loi sur les transports publics (art.9 LTPu, alinéa 4).

Le suivi financier assuré par le bénéficiaire de la contribution devra en particulier mettre en évidence la gestion du poste "divers et imprévus" et "renchérissements" de manière à limiter au maximum l'engagement de ces montants. Le versement des acomptes sera déterminé sur la base des besoins effectifs selon l'avancement des travaux.

Le Service de la mobilité, du Département des infrastructures, assure le suivi et le contrôle des contributions.

8 ESTIMATION DES BESOINS ANNUELS DE TRESORERIE

Le crédit sollicité à charge de l'Etat de Vaud s'élève à CHF 16'602'600.-. Ce montant figurera dans le budget d'investissement de l'Etat.

En fonction du calendrier des travaux présenté sous point 4.4, les besoins annuels de trésorerie peuvent être planifiés comme suit:

	2011 CHF	2012 CHF	Total CHF
Montants nets Etat de Vaud	10'348'300.-	6'254'300.-	16'602'600.-

9 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

9.1 Conséquence sur le budget d'investissement

Les conséquences du projet sont les suivantes sur le budget d'investissement concernant le programme d'investissement 2011-2012 de la CGN. Cet objet, soit "CGN – programme d'investissement 2011-2012", porte le numéro de référence 600'541. Cet objet ne figure pas encore dans le budget d'investissement 2011, ni dans le plan d'investissement 2012-2014. Les tranches de crédit annuelles (TCA) seront adaptées dès l'adoption de ce décret par le Grand Conseil.

Intitulé	En milliers de francs				
	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	10'348,3	6'254,3	0	0	+16'602,6
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	10'348,3	6'254,3	0	0	+16'602,6
b) Informatique : dépenses brutes	0	0	0	0	0
b) Informatique : recettes de tiers	0	0	0	0	0
b) Informatique : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses brutes	10'348,3	6'254,3	0	0	+16'602,6
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à charge de l'Etat	10'348,3	6'254,3	0	0	+16'602,6

9.2 Amortissement annuel

L'Etat financera la contribution à la CGN d'un montant de CHF 16'602'600.-, à amortir en vingt ans. Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de CHF 830'200.-.

- En application de la loi sur les transports publics, modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 830'200.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

• Etat de Vaud	70% de CHF 830'200.-	CHF	581'200.-
• Communes	30% de CHF 830'200.-	CHF	<u>249'000.-</u>
Total		CHF	830'200.-

Les bassins de transport suivants sont concernés : Nyon – Rolle – Aubonne (20%), Morges – Cossonay (20%), Lausanne – Echallens – Oron (30%), Riviera – Pays d'Enhaut (20%) et Chablais (10%).

9.3 Charges d'intérêt

La charge nette théorique d'intérêt (5%) représente le montant annuel de :

$$\frac{\text{CHF } 16'602'600 \times 5,0 \times 0,55}{100} = \text{CHF } 456'600-$$

- En application de la loi sur les transports publics, modifiée le 21 novembre 2000, les communes ne contribuent pas directement aux investissements, mais en revanche, elles participent aux charges financières à raison de 30% pour les lignes régionales ou assimilées au trafic régional. Ainsi, les charges financières annuelles précitées d'un montant de CHF 456'600.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

• Etat de Vaud	70% de CHF 456'600.-	CHF	319'600.-
• Communes	30% de CHF 456'600.-	CHF	<u>137'000.-</u>
Total		CHF	456'600.-

La participation des communes sera calculée sur la base des montants effectivement libérés par le canton, au taux d'intérêt moyen des emprunts de l'Etat, et à partir de la date du versement par l'Etat. La part des communes est enregistrée aux recettes des comptes du Service de la mobilité dans la rubrique budgétaire 66.4527.

Les bassins de transport suivants sont concernés : Nyon – Rolle – Aubonne (20%), Morges – Cossonay (20%), Lausanne – Echallens – Oron (30%), Riviera – Pays d'Enhaut (20%) et Chablais (10%).

9.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n'a pas d'effet sur l'effectif du personnel du Service de la mobilité.

9.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant

9.6 Conséquences sur les communes

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur les communes. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 9.2 et 9.3. Ces informations sont également reprises au point 9.14.

Intitulé (CHF)	2012	2013 et ss.
Part communes à l'amortissement (charge théorique) (9.2)	249'000.-	249'000.-
Part communes aux intérêts (charge théorique) (9.3)	137'000.-	137'000.-
Total net	386'000.-	386'000.-

9.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Le projet de décret a fait l'objet d'une évaluation en appliquant la "boussole vaudoise du développement durable". Cette évaluation a fait ressortir des éléments favorables concernant le domaine de l'environnement en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de la consommation d'énergie.

En résumé, l'évaluation du projet de décret permet de relever les points favorables en matière de développement durable comme suit :

- Les travaux de rénovation des bateaux "Vevey" et "Ville de Genève" prévoient la pose de filtres à particules. Cela signifie qu'il y aura moins de rejet de substances polluantes grâce à ces filtres. Sur une flotte de 19 unités en exploitation, trois d'entre elles ("Vevey", "Ville de Genève" et le petit bateau "Valais" (inauguré au printemps 2008)) seront donc équipées d'un filtre à particules.
- Conformément au règlement en vigueur, la CGN n'utilise que des "antifoulings" (peinture sous-marine) d'un type approuvé. Ces antifoulings ne sont pas nocifs pour la faune. Par ailleurs, le "Vevey" et le "Ville de Genève" seront entièrement sablés afin de permettre une préparation de surface parfaite avant peinture.
- Les moteurs des "Vevey" et "Ville de Genève" sont très anciens, respectivement plus de 50 ans et 30 ans d'âge. Il est prévu d'installer des moteurs diesel de propulsion déjà utilisés à la CGN sur des unités récentes, ceci afin de répondre à un besoin de standardisation des équipements facilitant l'entretien, mais aussi dans le but de réduire la consommation de carburant. Grâce à ces nouveaux moteurs, munis de filtres à particules, avec des carènes sablées et recouvertes d'antifouling performant, la réduction de la consommation de carburant est estimée à environ 10% (ce qui représente pour le "Vevey" une économie d'environ 20'000 litres et pour le "Ville de Genève" environ 17'000 litres).
- Les ponts en bois massifs qui étaient traditionnellement réalisés en iroko massif de 50 mm d'épaisseur seront remplacés sur le "Vevey" et en moindre mesure sur le "Ville de Genève" par des panneaux en contreplaqué de 35 mm. Ces ponts ne contiennent plus que 2 mm d'iroko en surface afin de conserver l'aspect pont en bois. La réduction de la quantité de bois exotique utilisée est donc très importante et l'iroko utilisé est certifié FSC.
- Les travaux d'assainissement du chantier naval prévoient l'isolation des bâtiments du bassin de radoub, des bâtiments du personnel et de l'administration ce qui permettra de réduire le chauffage de ces bâtiments. Cela conduit à une économie de mazout de l'ordre de 15% (soit environ 30'000 litres) et une réduction de rejets polluants d'environ 76'500 kg CO₂.

- La rénovation des toitures du bassin de radoub est prévue pour recevoir des panneaux solaires. Une étude a débuté (printemps 2008) entre la CGN et la Ville de Lausanne pour analyser ce projet et le financer.
- Une partie des travaux d'assainissement du chantier naval, notamment les travaux destinés aux réaménagements d'ateliers, permettront l'amélioration de la sécurité au travail.
- La rénovation du bateau historique "Vevey" est une mesure de conservation et de maintien du patrimoine lémanique.

9.8 Programme de législation (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

9.9 Loi sur les subventions (application, conformité)

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv).

Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur les transports publics du 11 décembre 1990 (LTPu).

Les conditions des contributions seront formalisées dans une convention spécifique qui sera passée entre l'Etat de Vaud, représenté par le Département des infrastructures (DINF), et le bénéficiaire de l'aide, selon les articles 4, alinéa 1 lettre a) et 9, alinéa 4, de la LTPu. Cette convention fixera les modalités des contributions, notamment la procédure de suivi et de contrôle des subventions (lettre h de l'article 11, LSubv), l'obligation de renseigner du bénéficiaire (lettre k de l'article 11, LSubv). Le suivi est assuré par le Service de la mobilité du DINF.

9.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD

Conformément à l'article 7, 2^{ème} alinéa LFin, est considéré comme "liée" et donc dispensée de mesure compensatoire "la charge dont le principe, l'ampleur et le moment où elle peut être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante au projet de loi ou de décret". En revanche, on est en présence d'une dépense nouvelle lorsque l'autorité de décision a une liberté d'action relativement grande quant au principe de la dépense, quant à la quotité de la dépense ou d'autres modalités ou quant au moment où elle sera engagée.

L'analyse juridique du projet de décret conclut de la manière suivante :

- Rénovation du bateau Vevey : dépense nouvelle compte tenu de l'aspect patrimonial de la rénovation et son affectation sur les lignes du trafic touristique.
- Rénovation du bateau Ville de Genève : dépense nouvelle compte tenu de son affectation sur les lignes du trafic touristique.
- Rénovation du Chantier naval : dépense nouvelle compte tenu de son affectation principale sur les lignes du trafic touristique.

Le plan d'assainissement de la CGN prévu pour consolider la situation financière de la société a notamment pour but de limiter les charges d'amortissement. Pour l'Etat de Vaud, l'abandon des créances correspond à une diminution annuelle des charges de CHF 728'800.-. Le complément d'économie sera réalisé par l'assainissement du bilan de la CGN.

9.11 Plan directeur cantonal (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

9.12 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Le projet n'a pas d'incidences.

9.13 Simplifications administratives

Le projet n'a pas d'incidences.

9.14 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 9.2 à 9.6.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	456,6	456,6	456,6	+1'369,8
Amortissement	0	830,2	830,2	830,2	+2'490,6
Prise en charge du service de la dette	0	0	0	0	0
Autres charges supplémentaires	0	0	0	0	0
Total augmentation des charges	0	1'286,8	1'286,8	1'286,8	+3'860,4
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : part communes aux intérêts	0	137,0	137,0	137,0	-411,0
Revenus supplémentaires : part communes à l'amortissement	0	249,0	249,0	249,0	-747,0
Total net	0	900,8	900,8	900,8	+ 2'702,4

10 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LA MOTION LAURENT BAILLIF ET CONSORTS – RENOVATION CGN : NE PAS RETARDER DES INVESTISSEMENTS DONT L'IMPACT EST ESSENTIEL DANS DE NOMBREUX DOMAINES

10.1 Rappel de la motion

Début janvier, le soussigné a posé une question à propos de l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) en préparation depuis juin 2008 et destiné à assurer le financement de la part incombant au canton de Vaud pour d'importants investissements de la Compagnie générale de navigation (CGN).

Dans sa réponse du 20 janvier 2009, M. le conseiller d'Etat François Marthaler a confirmé l'existence dudit EMPD et l'intérêt de ces investissements, ainsi que l'engagement du canton face aux autres contributeurs assurant le financement de la CGN. Il a en particulier évoqué, pour expliquer le retard pris dans le planning concernant la rénovation du bateau le VEVEY, la démarche législative entamée par le canton de Genève afin de donner une base solide à son subventionnement.

Selon les déclarations de M. Marthaler, le Conseil d'Etat a demandé et obtenu de l'Office fédéral de la navigation une prolongation d'une année de l'autorisation de naviguer du VEVEY, afin qu'il ne soit pas désarmé comme prévu à fin 2009. Afin de tenir ce nouveau calendrier, il était prévu que le projet d'EMPD soit soumis au Conseil d'Etat avant fin mars 2009 et ensuite au Grand Conseil, qui aurait dû le prendre en compte en automne de cette année.

Or, les dirigeants de la CGN s'inquiètent de ce que ce calendrier, extrêmement serré, semble ne pas pouvoir être respecté. Au cas où les travaux ne pourraient pas être entamés à fin 2009, ce retard aurait des conséquences extrêmement graves pour la CGN. Elle se verrait contrainte de maintenir à grand frais en exploitation un navire dont l'état nécessite un entretien lourd et coûteux.

Selon les évaluations déjà évoquées dans la question orale de janvier dernier, le montant nécessaire dans les plus brefs délais est de 10 à 12 millions pour la rénovation du VEVEY et à peu près l'équivalent pour la réhabilitation du chantier naval de Bellerive.

Dans les circonstances actuelles, un tel investissement a de nombreuses vertus. Je vais les énumérer sans prétendre refléter une hiérarchie indiscutable entre les différents aspects ci-dessous.

- Relance économique : le plan de travail est parfaitement défini, les plans de réalisations sont prêts et immédiatement opérationnels, le travail peut être entamé dès la fin de l'année 2009 au terme de l'exploitation estivale de la flotte Belle Epoque.*
- Richesse de la palette industrielle bénéficiant de l'investissement : la complexité d'une telle rénovation, sollicitant de nombreux artisans souvent écartés des grands projets de construction immobilière, est garante d'un impact très positif sur le "biotope industriel" diversifié du canton.*
- Maintien du patrimoine : la flotte Belle Epoque est considérée comme un patrimoine essentiel de notre pays dans son ensemble, et de nos régions lémaniques tout particulièrement. Il n'est pas imaginable de laisser disparaître ces bateaux par défaut d'entretien, comme cela a été fait dans les 1970/80, à une époque où la sensibilité à la défense du patrimoine historique et industriel était*

moindre.

– Plan de mobilité : la publication par le Conseil d'Etat de son plan de mobilité, à fin mars 2009, frappait par son absence totale de référence à la navigation lacustre. C'est ne pas faire justice à la CGN, qui transporte chaque jour plusieurs centaines de frontaliers sur différents axes de traversée. Même si l'on s'oriente, pour améliorer encore l'efficacité et la rentabilité de ces navettes, vers l'engagement de nouveaux bateaux plus économes et plus efficaces, les coûts engendrés par l'entretien de la flotte Belle Epoque pèsent sur la capacité d'investissement de la CGN dans de nouveaux moyens de transport nautique.

Pour toutes ces raisons, j'invite par cette motion le Grand Conseil à exiger du Conseil d'Etat qu'il lui soumette d'ici à l'automne 2009 un EMPD destiné à financer la rénovation du VEVEY et la réhabilitation du chantier naval de Bellerive.

Je demande que cette motion soit renvoyée directement au Conseil d'Etat, afin que le délai annoncé initialement puisse être respecté.

(Signé) Laurent Ballif et 31 cosignataires

10.2 Rapport du Conseil d'Etat

Le présent exposé des motifs et le projet de décret répondent à la demande formulée dans la motion.

11 CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter :

· les projets de décrets ci-après

et de prendre acte :

· du rapport sur la motion Laurent Baillif et consorts - Rénovations CGN : Ne pas retarder des investissements dont l'impact est essentiel dans de nombreux domaines

Etat de la flotte CGN au 31 décembre 2009

Bateaux à voyageurs	Date de la mise en service **	Longueur hors tout (m)	Largeur hors tout (m)	Nombre de passagers OFT/Places assises intérieur/places en restauration	Déplacement à lège (t)	Consommation litres /km***	Consommation litres / t.km***
<i>Bateaux à vapeur à aubes</i>							
La Suisse	1910-2008/9	78,5	15,9	850 / 332 / 254	518	20.4	0.039
Simplon	1920-2005	78,5	15,9	1000 / 414 / 370	474	23.1	0.049
Rhône	1927-1969	68,0	14,3	850/340/296	367	26.9	0.073
Savoie	1914-2006	68,0	14,3	560 / 188 / 152	338	15.2	0.045
Montreux	1904-2001	68,3	14,3	560 / 184 / 160	332	24.1	0.073
<i>Bateaux à moteur diesel électrique à aubes</i>							
Helvétie *	1926-1977	78,5	15,9	1400/400/350	468	-	-
Italie *	1908-1958	66,0	14,0	750/194/166	296	-	-
Vevey	1907-1955	66,0	14,0	750 / 194 / 166	297	6.3	0.021
<i>Bateaux à moteur</i>							
Lausanne	1991	78,8	13,4	1200 / 500 / 500	670	15.1	0.023
Léman	1990	49,6	10,0	780 / 465 / 0	247	7.9	0.032
Henry-Dunant	1963-2002	50,2	9,8	700 / 212 / 212	210	4.6	0.022
Général-Guisan	1964-1998	50,2	9,8	700 / 185 / 123	209	4.9	0.023
Chablais	1974	46,1	8,4	560 / 128 / 104	185	4.5	0.024
Ville-de-Genève	1978	47,2	9,4	560 / 198 / 198	207	5.0	0.024
Col-Vert	1960-2002	28,3	5,8	130 / 72 / 0	40	2.0	0.050
Morges	2005	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	3.9	0.052
Lavaux	2006	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	4.6	0.061
Valais	2008	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	2.6	0.035
NAVIBUS® Coppet	2007	24,8	7,1	120 / 99 / 0	44	8.8	0.200
NAVIBUS® Genève	2007	24,8	7,1	120 / 99 / 0	44	9.0	0.205

* L' "Helvétie" a été mis en hors service en 2002 / L' "Italie" a été mis hors service en 2007

** La seconde date indique la dernière reconstruction ou transformation importante

*** Consommation calculée avec une vitesse usuelle de 25 km/h sauf pour NAVIBUS® (50 km/h)

Compagnie générale de navigation sur le lac Léman

Eléments statistiques :

1. Effectif du personnel et prestations de transport et trafic

	Effectif du personnel	Prestations kilométriques (km)	Voyageurs transportés
1990	129	335'425	1'796'336
1995	137	301'115	1'424'911
1996	137	309'852	1'391'926
1997	137	327'435	1'434'260
1998	138	335'208	1'495'601
1999	145	326'588	1'563'507
2000	151	325'966	1'473'652
2001	154	338'055	1'497'541
2002	151	337'080	1'368'881
2003	155	342'633	1'412'117
2004	158	353'677	1'440'941
2005	156	398'495	1'529'422
2006	161	435'197	1'605'322
2007	171	498'140	1'686'394
2008	188	587'715	1'790'702
2009	182	519'146	1'873'422

Eléments statistiques :

2. Résultats financiers

	Recettes d'exploita- tion	Charges d'exploita- tion	Résultats d'exploita- tion	Indemnité trafic régional *	Produits extraordi- naires **	Charges extraordi- naires	Taux de couverture des charges ***	Résultat
	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(%)	(CHF 1000)
2000	17'977	23'106	-5'129	798	601	919	77	-4'649
2001	18'042	23'719	-5'677	488	2'051	1'989	78	-5'127
2002	16'966	22'554	-5'588	429	742	587	77	-5'004
2003	18'200	24'133	-5'933	343	557	797	75	-5'830
2004	17'630	24'887	-7'257	330	1'979	939	76	-5'887
2005	19'306	26'103	-6'797	359	468	28	76	-5'998
2006	20'649	27'465	-6'816	403	332	76	76	-6'157
2007	22'808	31'018	-8'210	633	1'033	49	77	-6'593
2008****	23'653	34'352	-10'699	503	575	7'577	70*****	-17'198
2009	24'771	33'359	-8'588	1'536	506	370	75	-6'916

* Depuis 1996, en application de la LCF révisée, la ligne Ouchy - Evian est admise comme une ligne de trafic régional. A ce titre elle est indemnisée par la Confédération et le Canton de Vaud.

** Sans la participation des cantons à la couverture des déficits.

*** En considérant l'ensemble des produits, mais sans l'indemnisation pour le trafic régional.

**** en 2008 charge extraordinaire de KCHF 7500 de Provision Caisse de pension Ascoop

*****En considérant l'ensemble des charges, mais sans la charge de provision Ascoop de KCHF 7500.

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne

du 1 novembre 2010

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- est accordé au Conseil d'Etat pour le financement des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey", du bateau "Ville de Genève" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte "Dépenses d'investissement" et amorti en vingt ans.

Art. 3

¹ Les contributions accordées par le présent décret sont soumises aux conditions suivantes :

- a. L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une "double scission horizontale", à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (holding) détenant à 100% les parts des deux filiales.
- b. Les parts de la holding sont détenues majoritairement par l'Etat de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais
- c. Les Statuts de la holding prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant l'Etat de Vaud correspondant au minimum à la participation de ce dernier, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat fixe par convention les modalités de la contribution. Celle-ci peut être accordée sous forme de subventions à fonds perdus ou de participation au capital-actions, respectivement selon une combinaison de ces formes de financement.

Art. 5

¹ Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a), de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 novembre 2010.

Le président :

Pascal Broulis

Le chancelier :

Vincent Grandjean

PROJET DE DÉCRET

autorisant le Conseil d'Etat à participer à la nouvelle structure juridique de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne et à assainir durablement la situation financière de la CGN

du 1 décembre 2010

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée le 21 novembre 2000

vu la loi sur les participations de l'Etat et des communes à des personnes morales (LPECPM) du 17 mai 2005

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décète

Art. 1

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre toute mesure visant un assainissement durable de la situation, notamment financière, de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne.

Art. 2

¹ Le Conseil d'Etat est autorisé à prendre une participation, pour le seul Etat de Vaud ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais, de 51% au moins du capital de la société holding créée, détenue et administrée conformément à l'alinéa 2 du présent article.

² Les mesures faisant l'objet du présent décret sont soumises aux conditions suivantes :

- a. L'assemblée générale de la CGN transforme sa structure en procédant à une "double scission horizontale", à savoir la création d'une société anonyme détenant la flotte historique sans exploitation commerciale, d'une seconde société anonyme reprenant l'exploitation commerciale de la flotte moderne et historique, ainsi que d'une société-mère (holding) détenant à 100% les parts des deux filiales.
- b. Les parts de la holding sont détenues majoritairement par l'Etat de Vaud, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais
- c. Les Statuts de la holding prévoient que son Conseil d'administration comporte un nombre d'administrateurs représentant l'Etat de Vaud correspondant à la participation de ce dernier, seul ou conjointement avec les cantons de Genève et/ou du Valais.

Art. 3

¹ Pour procéder aux opérations prévues dans les articles 1 et 2 susmentionnés, le Conseil d'Etat est autorisé à:

- utiliser de manière partielle ou totale le financement octroyé par le Grand Conseil dans le cadre du crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement des travaux de

rénovation du bateau historique " Vevey ", du bateau " Ville de Genève " et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne

- à amortir de manière partielle ou totale le solde des prêts accordés par l'Etat à la CGN par décrets du 9 mai 1961, du 7 septembre 1964, du 11 décembre 1989, du 19 juin 2001 et du 3 novembre 2003
- à réduire de manière partielle ou totale la participation de l'Etat au capital-actions de l'actuelle Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), à Ouchy-Lausanne qui se compose de 3'445 actions nominatives de type A d'une valeur nominale de CHF 100.- et de 5 actions nominatives de type B de CHF 100.-, dans le cadre d'un assainissement financier de la CGN.

Art. 4

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de coordonner avec les cantons de Genève et du Valais les opérations prévues dans les articles 1 à 3 du présent décret.

Art. 5

¹ Le Conseil d'Etat ordonne la publication du présent décret conformément à l'art. 84, alinéa 1, lettre a), de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 décembre 2010.

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean