PR-181
12 décembre 2001

Proposition du Conseil administratif en vue de l'ouverture d'un crédit supplémentaire de 406 440 francs destiné à la participation de la Ville de Genève à verser à la République et Canton de Genève pour la couverture des déficits de la Compagnie Générale de Navigation (C.G.N.) pour les années 1999, 2000 et 2001.

Mesdames et Messieurs les Conseillers(ères),

Exposé des motifs

Préambule

La CGN et le Léman

Le lac Léman et sa flotte historique représentent une importante richesse pour notre région. Après avoir longtemps constitué, avec le Rhône, la principale voie de circulation commerciale jusqu'à l'avènement du chemin de fer, le Léman devient site d'agrément avec l'apparition, le 28 mai 1823, du *Guillaume Tell*, premier bateau à vapeur sur un lac suisse. La multiplication des bateaux touristiques durant cette première moitié du XIXe siècle fait ainsi place au développement de la navigation de plaisance. L'offre au public est d'abord gérée par plusieurs sociétés qui contribuent largement au développement économique et touristique de la région lémanique. Puis, trois de ces sociétés fusionnent et donnent naissance, en 1873, à la Compagnie générale de navigation (CGN) sur le lac Léman. Rapidement, la CGN croît, la flotte se modernise avec dix grands bateaux-salons, véritables paquebots du Léman, le nombre de stations desservies est porté à 39 et la Compagnie augmente, en 1914, son capital social à 4'000'000 de francs. Cet essor s'arrête brusquement durant la première guerre mondiale, ce qui conduit la Compagnie à se séparer de cinq de ses dix-neuf bateaux. Dans l'euphorie de l'après-guerre, le retour de la paix et l'activité internationale de Genève autour de la Société des Nations font renaître l'espoir. La CGN croit pouvoir revivre une ère de prospérité: en 1919, elle augmente son capital d'un million et commande encore deux grands bateaux. La CGN possède alors la flotte la plus grandiose, la plus majestueuse des lacs suisses. La grande crise économique mondiale de 1930, l'avènement de l'automobile, puis la seconde guerre mondiale ont des conséquences telles que les pouvoirs publics viennent en aide à la CGN. C'est une nouvelle époque qui commence plaçant l'intérêt général et les devoirs de service public au-dessus des intérêts privés, le caractère d'entreprise privée se perd peu à peu, même si juridiquement la CGN demeure une société anonyme privée. Durant l'année 2000, la CGN a transporté près de 1'473'000 passagers, desservi 37 ports et représente en ressources humaines l'équivalent de 156 postes de travail fixes à un taux d'activités de 100%.

La flotte "Belle Epoque" de la CGN

Fruit de cette évolution, la flotte "Belle Epoque" de la CGN avec ses huit bateaux à roues à aubes encore en activité est l'une des plus belles d'Europe. Elle comprend: le *Montreux* (1904, à vapeur), le *Vevey* (1907, groupe diesel-électrique), l'*Italie* (1908, groupe diesel-électrique), la *Suisse* (1910, à vapeur), la *Savoie* (1914, à vapeur), le *Simplon* (1920, à vapeur), l'*Helvétie* (1926, groupe diesel-électrique), le *Rhône* (1927, à vapeur). Depuis le 24 novembre 1999, la valeur historique et patrimoniale de ces bateaux est reconnue par l'inscription à l'inventaire du patrimoine cantonal vaudois (siège de la CGN à Lausanne). Aujourd'hui, il existe quelques dizaines de bateaux à roues à aubes en service dans le monde dont une cinquantaine environ naviguent en Europe. L'ensemble lémanique est la plus importante flotte lacustre de ce type. Le lac des Quatre-Cantons recense cinq bateaux en service et le lac de Zurich deux, tout comme le lac de Côme et la Vltava (Prague). Partout ailleurs, en Angleterre, Ecosse, Norvège, Danemark, Autriche, Italie, il ne s'agit que d'unités isolées. D'un point de vue historique, les deux constructeurs suisses Sulzer et Escher-Wyss ont joué un rôle considérable dans l'équipement des compagnies de navigation de l'arc alpin. Le Rhône, le Rhin, le Danube, les lacs italiens, le lac d'Annecy ainsi que tous les lacs suisses ont vu leurs eaux sillonnées par les bateaux issus de l'une ou l'autre des deux entreprises zurichoises. A ce titre, la flotte des bateaux à roues du Léman constitue un témoin majeur de la production industrielle suisse.

Durant les années 1960-1980, cette flotte historique a subi des modernisations et transformations pour répondre aux critères de rentabilité. Ce n'est que depuis le milieu des années 1980, que la réhabilitation des bateaux historiques est envisagée. Réalisée ponctuellement dans les années 1990, le principe est en désormais acquis. En juin 1997, un programme de réhabilitation à long terme est accepté par le Conseil d'administration pour les grands bateaux à roues à aubes. Pour financer en partie cette opération, une augmentation du capital-actions de la CGN a été lancée en 1998.

Aujourd'hui, la moitié de la flotte de la CGN est constituée des bateaux à roues à aubes précités et l'autre moitié d'unités propulsées par des hélices. Cette flotte moderne de la Compagnie comporte le *Lausanne* (1991), le *Léman* (1990), le *Henry-Dunant* (1978), le *Général Guisan* (1964), le *Chablais* (1974), le *Ville-de-Genève* (1978), ainsi que deux vedettes *Col-Vert* (1960) et *Grèbe* (1961).

A ce jour, le *Montreux* a été rénové, et les projets de remotorisation du bateau *Henry-Dunant* et de la vedette *Col-Vert* sont lancés. Le financement d'une partie de ces investissements soit 9'048'000 francs a été demandé aux cantons de Genève (PL 8558 évoqué ci-dessous), du Valais et de Vaud. Le total de ce programme d'investissements hors TVA est de 14'233'000 francs.

La CGN dans la rade de Genève

Les élégantes silhouettes des vapeurs de la CGN appartiennent à l'iconographie du Léman, comme les barques de Meillerie, le jet d'eau de Genève ou le château de Chillon. A Genève, c'est à l'initiative de Guillaume-Henri Dufour, premier ingénieur cantonal, que la petite rade a été créée et ouverte à la promenade lacustre, grâce au *Guillaume Tell*. A partir de la seconde moitié du XIXe siècle, la construction de la rade s'est poursuivie par segments, gagnant sur le lac des espaces de plus en plus vastes. Bordés d'hôtels de luxe sur la rive droite, d'immeubles de rapport sur la rive gauche, les quais bénéficient en outre de la présence des grands domaines (Plantamour, Barton, Perle du Lac, La Grange, Les Eaux-Vives) transformés au tournant du XXe siècle en parcs publics. Les vapeurs du CGN y ont naturellement trouvé leurs ancrages. D'une certaine manière, le site est à ce stade considéré comme achevé. Objet d'un consensus esthétique dès le tournant du XXe siècle, c'est en 1978, qu'un plan de site en protège durablement la physionomie. Dans ce contexte, la flotte de la CGN, dont fait également partie le *Genève* à quai, est associée à l'image de Genève. L'apport touristique est très important pour les hôtels, les restaurants riverains de la rade, de même que pour l'Office du tourisme et les loisirs des Genevois et de leurs hôtes. La CGN ne peut en conséquence être assimilée à une entreprise ordinaire de transport public à but essentiellement utilitaire, comme les CFF ou les TPG.

Les missions de la CGN

La CGN établit des liens entre la population du bassin lémanique, ses visiteurs et son lac. Franco-suisse d'intérêt public, la CGN a trois missions:

1. Assurer le transport de personnes, de véhicules et de marchandises entre les rives du Léman, particulièrement là où le transport lacustre est plus rapide, voire plus adapté, que d'autres moyens de transport.
2. Maintenir l'attrait touristique de l'arc lémanique grâce à une desserte judicieuse des débarcadères de navires de la Belle-époque.
3. Conserver en état de fonctionnement et faire naviguer les huit bateaux à roues à aubes classés à l'inventaire des monuments historiques.

Les engagements financiers des pouvoirs publics de la région lémanique

Depuis 1966, les deux tiers du capital social de la CGN sont en mains des pouvoirs publics, Confédération, cantons et communes riveraines. Jusqu'en 1967, la CGN a pu faire face à la totalité de ses amortissements réglementaires. L'ère des excédents de charges débute en 1968.

Un rapport d'experts fut commandé en 1971 pour l'étude de la conception de l'exploitation de la CGN et le renouvellement technique de sa flotte. L'intérêt public de la CGN a été reconnu dans la mesure où il s'agit d'un équipement indispensable à l'économie du bassin lémanique; qu'il doit satisfaire à la double vocation d'être un service public et une attraction touristique; qu'il est non seulement une entreprise d'intérêt public concernant trois cantons riverains, mais un moyen de communication entre deux pays, dont les échanges économiques et culturels sont vitaux. Sur la base de cette reconnaissance, des aides ont été apportées à la CGN entre 1962 et 1965 (à titre de prêts et à fonds perdus) par les pouvoirs publics.

Une subvention annuelle a été répartie en outre entre les cantons riverains en fonction des trajets parcourus et des stations desservies, soit: 65,2 % pour le canton de Vaud, 27,8 % pour le canton de Genève, 7% pour le canton du Valais, pour un total de 411'000 francs.

En 1976, le capital social s'élève à 6'075'000 francs dont le tiers est en mains d'actionnaires privés et les deux tiers, formés d'actions en mains des pouvoirs publics:

- Confédération pour 667'000 francs;
- Canton de Vaud pour 739'000 francs, Etat et communes;
- Canton de Genève pour 292'100 francs, Etat et communes;
- Canton du Valais pour 79'000 francs, Etat et communes;
- Ville de Lausanne pour 1'000'000 francs,
- Ville de Genève pour 172'900 francs;
- Communes de Montreux, Vevey, La Tour-de-Peilz pour 300'000 francs,
- Banque cantonale vaudoise pour 800'000 francs.

Le 2 novembre 1976, la Ville de Genève ouvre un crédit de 500'000 francs destiné à la participation à l'augmentation du capital social de la CGN. L'objectif est alors de faire en sorte que la Ville de Genève soit mieux représentée au conseil d'administration de la CGN par l'attribution d'un siège et que son effort financier tende à se rapprocher du 50% engagé par la Ville de Lausanne.

Par la suite, les déficits réguliers de la CGN ont conduit à fixer les taux de participation à la couverture du déficit annuel de la CGN au moyen d'une *convention intercantonale* signée en automne 1984 entre la CGN et les cantons de Genève, du Valais et de Vaud. Cette convention a été renouvelée en 1990 jusqu'à l'exercice comptable 1998. La question de son renouvellement est examinée depuis lors.

Cette convention indique la répartition suivante:

- Genève 26,45% du déficit
- Valais 6,53 % du déficit
- Vaud 67,02 % du déficit.

Ces taux sont toujours d'actualité et correspondent à la moyenne des critères suivants: nombre de ports dans chaque canton (Genève 32,26%); recettes par ports (Genève 27,65 %); nombre de "bateaux-kilomètres" (Genève 19,45%). La convention prévoit également que les recettes de la CGN doivent couvrir 85 % des charges d'exploitation, y compris les amortissements et charges financières. Ni la

Confédération, ni l'Etat français ou les communes riveraines françaises ne participent à la couverture des déficits d'exploitation de la CGN.

Reposant sur un accord d'usage – non conventionné – la République et Canton de Genève et la Ville de Genève se répartissent les 26,45 % du déficit annuel de la CGN à raison de 60% pour le Canton et de 40 % pour la Ville de Genève. C'est la République et Canton de Genève qui verse la totalité des 26,45 % à la CGN, la Ville de Genève verse sa part de couverture de déficit à l'Etat de Genève sur demande de celui-ci.

A relever que le Canton de Vaud prend en charge le 67,02 % du déficit d'exploitation qu'il répartit ensuite à raison de 70% à sa charge et de 30% à charge des Communes vaudoises.

En 1975, la Ville de Genève a inscrit à son budget annuel une subvention régulière de 15'000 francs. Actuellement de 300'000 francs par an, cette subvention doit se porter à 600'000 francs dans le projet de budget 2002 pour couvrir les montants d'usage à l'Etat de Genève.

Les croissances des charges sont dues à plusieurs facteurs:

- la période touristique, essentiellement estivale;
- la nécessité de maintenir un service public avec des tarifs abordables (concurrence des CFF);
- le programme de réhabilitation de la flotte historique (revaporisation);
- la modernisation et l'actualisation de la gestion (adaptation de la comptabilité analytique, actualisation du plan d'entretien et de rénovation de la flotte, plan d'organisation du personnel, etc.).

A noter qu'à terme, l'amélioration de la qualité de la flotte permettra de dynamiser l'offre et de développer les services "charter" et les croisières à thème en toute saison. L'amélioration des équipements de cuisine donnera la possibilité d'exploiter le *Montreux* et le *Henry-Dunant* à quai, également durant la période hivernale.

Les structures de la CGN

Des statuts régissent la société (dernière version du 22 décembre 1998, révision en cours afin de faciliter le travail). L'assemblée générale en constitue le pouvoir suprême. Ses autres organes sont le conseil d'administration, le comité de direction, la direction et l'organe de révision. Le règlement édicté le 10 décembre 1999 transcrit le fonctionnement de ces organes. Le conseil d'administration compte au moins 17 membres dont 5 domiciliés dans la région lausannoise et 5 au moins dans le canton de Genève. Il est actuellement composé des représentations suivantes: Genève Tourisme, Ville de Vevey, Ville de Montreux, Ville de Thonon-les-Bains, Ville d'Evian-les-Bains, Association pour le patrimoine lémanique, Lausanne Tourisme, Ville de Nyon, Ville de Lausanne, Canton de Genève, Canton du Valais, un avocat genevois, un architecte lausannois, un représentant d'une société de restauration de Lausanne

et un entrepreneur lausannois. Le comité de direction, dont les membres sont également au conseil d'administration, comprend les représentations suivantes: le président, le vice-président, un ingénieur vaudois, un banquier genevois, un avocat lausannois, le syndic de la Ville de Lausanne et un conseiller administratif de la Ville de Genève.

Le conseil d'administration a les compétences suivantes:

- il exerce les attributions et compétences fixées dans la loi (en particulier à l'article 716 a CO) et les statuts (en particulier à l'article 28);
- il décide de la constitution et de la composition de commissions et des personnes auxquelles il délègue des compétences particulières. Il fixe la mission et désigne le président des commissions;
- il approuve les règlements relatifs à l'organisation des services de l'entreprise;
- il se prononce sur tout emprunt et ligne de crédit. Il détermine leur affectation générale. Est réservée la convention signée entre la Compagnie et les cantons riverains;
- pour le surplus, et dans la mesure autorisée par la loi, le conseil d'administration délègue la gestion des activités de la compagnie au comité de direction et au directeur. Le conseil se réserve cependant le droit d'évoquer toute affaire de la compétence d'un autre organe.

Le comité de direction a les tâches suivantes:

- il examine et préavise les propositions à présenter au conseil et pourvoit à l'exécution de toutes les décisions du conseil;
- il approuve la politique commerciale et tarifaire de l'entreprise;
- il approuve les dépenses et les investissements budgétés d'un montant supérieur à Fr. 100'000 par cas;
- il décide s'il y a lieu de plaider ou transiger pour les affaires litigieuses portant sur un montant supérieur à Fr. 100'000 par cas;
- il décide de l'utilisation des crédits et des lignes de crédit dans le cadre de leur affectation générale déterminée par le conseil d'administration;
- il nomme les chefs de service et a la compétence, le cas échéant, de les révoquer. Il établit le cahier des charges des services de l'entreprise;
- il détermine la politique salariale et négocie avec les représentants du personnel;
- il peut déléguer certaines de ses compétences au directeur;
- il peut également charger ses membres de missions spéciales;
- il est responsable de la réalisation des projets approuvés par le conseil d'administration concernant la transformation et la rénovation des unités de la flotte et des installations fixes dans les limites budgétaires.

La situation financière actuelle et la participation de la Ville de Genève

La majorité du capital-actions de la CGN est aujourd'hui toujours détenue par des entités publiques, dont 10,3 % par le Canton et la Ville de Genève. Les pouvoirs publics sont également majoritaires au Conseil d'administration de la Compagnie.

D'une manière générale, les cantons lémaniques prennent toujours en charge le déficit d'exploitation de la CGN (voir convention précitée). Le taux de couverture des charges doit atteindre en principe 85% bien qu'il ait fluctué entre 80% et 90% ces dernières années. Il constitue un pourcentage élevé par rapport à d'autres entreprises de transport du même type, à l'exception de la compagnie générale de navigation du Lac-des-Quatre-Cantons qui bénéficie d'une situation privilégiée et de subsides de la Confédération plus importants.

Selon le projet de loi cantonale PL 8558 destiné à ouvrir un crédit d'investissement de 2'393'200 francs pour un prêt sans intérêt en faveur de la Compagnie Générale d Navigation (CGN) - les contributions en francs des deux derniers exercices déficitaires sont les suivantes:

	1999	**2000**
Vaud	2'088'180	3'116'070
Genève	824'117	1'229'783
Valais	203'459	303'610
Total	3'115'756	4'649'463
Taux de couverture des charges	85 %	80%

La participation de la République et Canton de Genève et de la Ville de Genève aux déficits 1999, 2000 et 2001 de la CGN est fixée selon la demande formulée le 21 février 2001 par le département cantonal de l'économie, de l'emploi et des affaires extérieures. Les chiffres publiés ultérieurement dans le PL 8558 précité et dans le rapport des comptes 2000 de la CGN édité en juin 2001 précisent les déficits 1999 et 2000.

Année 1999	**Part Genève Déficit 1999**	**Part Ville Déficit 1999**	**Subvention Ville 1999**	**Comptes Ville 1999**	**Paiement Ville 1999**
Déficit CGN 1999	824'117.--				
Montant à la charge de la Ville de Genève (40%)		329'646,80			
Paiement subvention 1997 selon la demande de l'Etat (3 février 1999)					295'100.—
Subvention 1997 mise en provision					./..295'100.—
Paiement subvention 1998 Selon la demande de l'Etat (20 juillet 1999)					288'615.—
Provision subvention 1999					270'400.--
Totaux	**824'117.--**	**329'646,80**	**360'000.—**	**559'015.--**	**559'015.--**

Chaque année, la subvention était versée avec une année de retard. La subvention 1998 était ainsi versée en 1999 à la demande de l'Etat. Elle correspondait ainsi à la subvention inscrite au budget 1999. A la fin de cette année-là, afin de respecter les règles comptables qui impliquent que chaque exercice comptable supporte ses dépenses même si elles n'ont pas été budgetées, un montant représentant la subvention 1999 estimée a été porté en provision.

Année 2000	**Part Genève Déficit 2000**	**Part Ville Déficit 2000**	**Subvention Ville 2000**	**Comptes Ville 2000**	**Paiement Ville 2000**
Déficit CGN 2000	1'229'783.—				
Montant à la charge de la Ville de Genève (40%)		491'913,20			
Paiement subvention 1999 selon la demande de l'Etat (18 janvier 2000)					270'378.—
Subvention 1999 mise en provision					./. 270'400.--
Acompte versé sur subvention 2000 selon la demande de l'Etat (19 avril 2000)					88'186,00
Provision subvention 2000					264'556.—
Totaux	**1'229'783.--**	**491'913,20**	**300'000.--**	**352'720.--**	**352'720.—**

Le 18 janvier 2000, l'Etat informe que la CGN a demandé la modification suivante: le versement durant l'année en cours de la participation des cantons au déficit. C'est la raison pour laquelle un acompte sur la subvention 2000 est ensuite demandé le 19 avril 2000 à la Ville par l'Etat.
La provision de la subvention 2000 a été calculée sur cette base.

Année 2001	**Part Genève Déficit 2001**	**Part Ville Déficit 2001**	**Subvention Ville 2001**	**Comptes Ville 2001**	**Paiement Ville 2001**
Déficit CGN 2000 estimé selon l'Etat (lettre 21 février 2001)	1'273'567.--				
Montant à la charge de la Ville de Genève (40%) estimé		508'000.--			
Paiement de la subvention 2000 – solde 14 septembre 2001					264'556.—
Solde subvention 2000 mis en provision					./.. 264'556.—
Paiement de la subvention Budgetée 2001 14 septembre 2001					300'000.—
Totaux	**1'273'567.--**	**508'000.--**	**300'000.--**	**300'000.--**	**300'000.—**

Solde encore dû par la Ville de Genève à l'Etat de Genève pour la couverture des déficits 1999, 2000 et 2001 de la CGN selon les usages précités:

Paiements de la Ville de Genève:

1999	559'015.—
2000	352'720.—
2001	300'000.—
Total	1'211'735.—
./. 1997-1998	288'615.—

Total 1999/2000/2001	**923'120.—**

Paiements réclamés par l'Etat de Genève:

1999	329'646,80	
2000	491'913,20	
2001	508'000.--	estimation

Total 1999/2000/2001	**1'329'560.—**

Solde à payer par la Ville de Genève à l'Etat de Genève en couverture des déficits 1999, 2000 et 2001 de la CGN	**406'440.--**

En conclusion, le crédit supplémentaire de 406'440 francs permettra de régler le solde des montants dus par la Ville de Genève à l'Etat de Genève pour couvrir les déficits des exercices 1999, 2000 et 2001 de la CGN.
Toutefois, la contribution 2001 est estimée à ce jour et il est possible qu'une différence apparaisse aux comptes 2001 de la CGN.
La subvention figurant au projet de budget 2002 tient compte de l'évolution des déficits de la CGN et propose un montant annuel de 600'000 francs.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil administratif vous invite Mesdames, Messieurs les Conseillers(ères) municipaux(ales), à approuver le projet d'arrêté suivant:

PROJET D'ARRETE

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Vu l'article 28 du règlement d'application de la loi sur l'administration des communes,

Sur proposition du Conseil administratif,

Arrête:

Article premier- Il est ouvert au Conseil administratif un crédit supplémentaire de 406'440 francs destiné à la participation de la Ville de Genève à verser à la République et Canton de Genève pour la couverture de déficit pour les années 1999, 2000 et 2001 de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

Art.2- La couverture de la dépense mentionnée à l'article premier sera assurée par des plus-values escomptées au niveau des revenus de la Ville de Genève, ou par une économie équivalente sur d'autres rubriques de charges.

Art. 3 – La dépense mentionnée à l'article premier sera portée à la charge du compte de fonctionnement 2001 de la Ville de Genève.