PR-181 A

31 mai 2002

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la 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 (CGN) pour les années 1999, 2000 et 2001.

Rapporteur: M. Jean-Pascal Perler.

1. Préambule

Lors de sa séance du 20 février 2002, le Conseil municipal a renvoyé la proposition citée en objet à la commission des finances.

Présidée par M. André Kaplun, la commission a étudié la proposition PR-181 au cours de ses séances du 6 mars et du 9 avril 2002. Elle a procédé aux auditions de MM. Alain Vaissade, conseiller administratif chargé du département des affaires culturelles et membre du conseil d'administration de la CGN, M^me^ Martine Koelliker, directrice adjointe de la Division des arts et de la culture, et M. Jean Spielmann, député et rapporteur de la commission des finances du Grand Conseil chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat (PL 8558-A) ouvrant un crédit d'investissement de 2 393 200 francs pour un prêt sans intérêt en faveur de la CGN.

Enfin, le rapporteur remercie M^mes^ Gisèle Spescha et Arlette Mbarga pour la prise efficace des notes de séances.

2. Rappel de la proposition

Note du rapporteur: bien que je conseille vivement à chacun de relire la proposition PR-181, car elle très bien rédigée par M^me^ Martine Koelliker, avec des explications tant historiques qu'actuelles dignes d'intérêt et parfaitement compréhensibles, je tiens quand même à vous en présenter de larges extraits.

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 un 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 XIX^e^ siècle fait ainsi place au développement de la navigation de plaisance. L'apport touristique est très important pour

les hôtels, les restaurants riverains de la rade, de même que pour les loisirs des Genevois et de leurs hôtes. La CGN ne peut donc en conséquence être assimilée à une entreprise ordinaire de transport public à but essentiellement utilitaire, comme les CFF ou les TPG.

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'activité de 100%.

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 en est 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.

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-A), du Valais et de Vaud. Le total de ce programme d'investissement, hors TVA, est de 14 233 000 francs.

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; elles sont dues essentiellement 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.).

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, en outre, été répartie 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.

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%; Valais, 6,53%; Vaud, 67,02%.

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 port (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 les 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 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.

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 a été portée à 600 000 francs dans le budget 2002 pour couvrir les montants d'usage à l'Etat de Genève.

Des statuts datant de 1998 régissent actuellement la CGN. 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.

La majorité du capital-actions de la CGN est aujourd'hui toujours détenue par des entités publiques, dont 10,43% 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. 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-A destiné à ouvrir un crédit d'investissement de 2 393 200 francs pour un prêt sans intérêt en faveur de la 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%

Le 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 s'établit ainsi:

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 budget 2002 tient compte de l'évolution des déficits de la CGN et propose un montant annuel de 600 000 francs.

3. **Audition de M. Alain Vaissade et de M^me^ Martine Koelliker (6.03.2002)**

Le magistrat rappelle que la proposition a été préparée avec soin par M^me^ Koelliker; cela a demandé un travail considérable, car il a fallu rassembler un maximum d'informations pour présenter une proposition de qualité.

Concernant l'arrêté proprement dit, le crédit supplémentaire de 406 440 francs n'est pas destiné directement à la CGN, mais représente la participation de la Ville de Genève à verser à la République et Canton de Genève pour la couverture de déficit des années 1999, 2000 et 2001 de la CGN selon un usage, où la municipalité participe à hauteur de 40%, et non selon une convention signée. Du reste, M. Vaissade a décidé de régulariser la situation par une concertation argumentée en fonction du contrat de prestation à mettre au point avec la compagnie de navigation et l'Etat. Il est précisé que la somme de 406 440 francs a été provisionnée

dans le projet des comptes 2001 à la ligne 8001 361. En outre, il est précisé que le montant correspond à une estimation et qu'il est fort probable qu'un amendement sera présenté lors de la séance plénière traitant le rapport PR-181 A.

Le conseil d'administration de la CGN se réunira prochainement pour modifier fortement les statuts et réduire le nombre de ses membres (17). Lors de cette séance, il sera aussi discuté de la présence d'un représentant de la Ville de Genève. Pour le Conseil administratif, il est évident, pour continuer à exprimer sa volonté, qu'il faut conserver une représentation au sein de la CGN. De plus, beaucoup d'emplois du secteur touristique et de la restauration dépendent du fonctionnement de cette compagnie de navigation.

D'une manière plus formelle, le crédit supplémentaire demandé par la présente proposition est un rattrapage pour des choses dues, on doit donc honorer cette facture. Cependant, si le Conseil municipal décidait de supprimer la subvention dans le projet de budget 2003, la Ville de Genève ne pourrait plus siéger au conseil d'administration de la CGN et il n'y aurait plus de raison de garder ses actions, actions que l'Etat devra reprendre. M. Vaissade indique que la Ville de Genève ne prend pas en charge les investissements.

La participation financière de la France reste très faible, car les maires de Thonon et d'Evian disent qu'ils n'ont pas d'argent. Des négociations sont en cours et restent très lentes, parce qu'il faut remonter jusqu'à Paris, ce qui engendre des complications, mais cela fait des années que la question a été soulevée.

Quant aux autres communes genevoises, elles ne participent en rien à la CGN, si ce n'est par le biais de leurs impôts cantonaux.

A la question de cette affaire malheureuse où des passagers se sont vu refuser l'accès aux bateaux de la CGN alors qu'ils avaient des billets, il est expliqué que c'était un problème de surréservation. Ce n'était pas la CGN qui était en cause, mais l'employé responsable de la vente des billets aux agences de voyage.

Sur la problématique de la desserte des bateaux en faveur de la ville de Genève par rapport aux autres villes, le magistrat répond qu'il est nécessaire de faire une politique de compromis et de consensus, car plusieurs cantons sont concernés. Il y a toute une politique de tarifs à mettre en place, en essayant de satisfaire tous les actionnaires, petits et grands.

La politique actuelle est définie en trois axes:

– transport des personnes, véhicules et marchandises;
– conservation de la flotte patrimoniale;
– responsabilité environnementale.

Posséder une flotte sur le Léman et en mesurer les incidences sur l'environnement (moteurs moins polluants, énergie électrique). Une politique est en train d'être redéfinie, dont on verra les effets d'ici à deux à trois ans.

4. **Audition de M. Jean Spielmann, député au Grand Conseil genevois (9 avril 2002)**

M. Spielmann est auditionné en tant que rapporteur du PL 8558-A qui est à l'ordre du jour du Grand Conseil et qui traite l'ouverture d'un crédit d'investissement de 2 393 200 francs pour un prêt sans intérêt en faveur de la CGN. De plus, en tant que syndicaliste, il représente le personnel de la navigation à Berne et connaît parfaitement le dossier de la navigation sur le lac Léman.

La CGN se compose de 16 unités, soit de 8 bateaux inscrits à son patrimoine historique et de 8 bateaux modernes à hélice. L'origine de la dépense et du prêt qui est demandé remonte à 1998, quand l'assemblée générale des actionnaires décida à l'unanimité que la flotte historique devait être restaurée; on parlait à l'époque de «revaporiser» trois unités. Malheureusement, il a été constaté que la flotte historique était dans un état lamentable, car rien n'avait été entrepris depuis des décennies. C'est pourquoi, après un dépassement financier très important pour la «revaporisation» du *Montreux* (10 MF), construit en 1904, il est prévu un important programme de rénovations, afin de conserver une flotte navigable. Cette affaire de dépassement de crédit a coûté le siège du président du conseil d'administration et du directeur de la compagnie, d'autant que l'augmentation du capital-actions prévue pour la restauration d'une flotte historique est resté en deçà des attentes les plus pessimistes, contrairement à ce qui s'est passé lors de la «revaporisation» des bateaux du lac de Thoune, où ce projet a obtenu des fonds privés si importants que la compagnie ne savait plus quoi faire de cet argent.

En ce qui concerne la Ville de Genève, elle n'est pas concernée directement par ces problèmes de rénovation de la flotte, car elle ne participe pas aux investissements, mais apporte 40% du déficit de fonctionnement de la CGN qui incombe au canton de Genève.

M. Spielmann a constaté que depuis deux ans la desserte des bateaux de la CGN sur Genève a été diminuée afin de réduire les coûts d'exploitation; il y avait en effet une volonté de supprimer les bureaux de Genève. De plus, le *Valais* qui est un bateau bureau-restaurant mériterait d'être sauvegardé comme tel. Il faut dire que, dans l'état où il se trouve actuellement, ce n'est pas la meilleure image touristique pour Genève.

Sur ces faits, la commission des finances du Grand Conseil a voté à l'unanimité le prêt demandé (PL 8558-A), car des garanties verbales ont été données sur

l'abandon des projets de fermeture de bureaux CGN à Genève, de même que l'exigence de cesser la réduction des prestations de la compagnie destinées à Genève et d'assurer la présence à Genève de sa flotte y compris les unités «vaporisées».

A titre d'information et pour conclure, il est dit que la CGN a l'intention de racheter un des Iris d'Expo.02, afin d'avoir des bateaux rapides. A ce titre, il est important de distinguer les bateaux rapides pour le transport fonctionnel de passagers et les bateaux qui possèdent un cachet à l'intention des touristes qui préfèrent certainement des embarcations moins performantes.

6. **Discussion**

Les Genevois sont attachés à la flotte de la CGN, c'est pourquoi il faut tirer un coup de semonce face à l'attitude de la compagnie de recentrer ses activités vers Ouchy. Il faut que la compagnie se ressaisisse et qu'elle revienne à Genève. La commission des finances estime donc qu'il faudra assortir le projet d'arrêté de recommandations, à l'instar de ce qu'a voté la commission des finances du Grand Conseil genevois pour le projet de loi PL 8558-A.

Si les Vaudois, en particulier au voisinage de Lausanne, sont intéressés à ce qu'il existe des navettes rapides entre Ouchy et Evian, et par conséquent sont en faveur d'une politique d'investissement pour des moyens de transport à caractère utilitaire, la CGN doit aussi promouvoir le transport d'agrément pour les nombreux touristes qui visitent la région lémanique en maintenant une large part de son budget à la rénovation de sa flotte historique. Des discussions doivent s'engager avec l'ensemble des riverains du lac, y compris la France.

Sur le plan comptable, si la subvention en faveur de la CGN portée au budget 2001 montrait 300 000 francs, le montant du crédit supplémentaire faisant l'objet de la proposition PR-181 a été provisionné dans les comptes 2001 pour un montant de 706 440 francs. Maintenant, la subvention inscrite dans le budget 2002 est de 600 000 francs, somme qui devrait être suffisante pour les années à venir.

Concernant le vote de l'arrêté proprement dit, si par hypothèse le Conseil municipal décidait de quitter la CGN, il faudrait arrêter d'octroyer la subvention annuelle et non pas refuser la proposition PR-181, car la somme a déjà été versée au Canton depuis fort longtemps.

Finalement, la commission des finances rédige les recommandations suivantes:

«Les membres de la commission des finances, à l'instar de la commission cantonale des finances, insistent pour que la CGN fasse diligence afin de:

– maintenir un bureau administratif, ouvert à la clientèle, à Genève;
– garantir une permanence des horaires correcte ainsi que des points d'embarquement nécessaires à la desserte et à l'essor touristique de la ville et du canton de Genève;
– prendre des mesures afin de restaurer la flotte à quai dans la rade de Genève.

»La commission des finances invite le Conseil municipal à rester attentif aux recommandations ci-dessus et à débattre des subventions à venir à l'aune de la prise en compte de ces dernières par la CGN.»

Remarques du rapporteur: depuis le vote de la commission, un certain temps a passé…

Le Grand Conseil genevois a voté le projet de loi PL 8558-A le 2 mai 2002. Le conseil d'administration de la CGN a voté le 8 mars 2002 de nouveaux statuts fixant le nombre de membres de son conseil à 13, dont un représentant du Canton et un représentant de la Ville désigné par le Conseil administratif. Ces statuts ne régissent pas la répartition financière de la couverture de déficit d'exploitation de la CGN fixée par une convention intercantonale.

6. **Vote de la commission**

Après l'acceptation unanime des recommandations énoncées précédemment, la commission des finances, à l'unanimité des membres présents, recommande au Conseil municipal d'approuver le projet d'arrêté ci-après:

PROJET D'ARRÊTÉ

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.

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.