



EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

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

TABLE DES MATIERES

1. Présentation du projet.....	3
2. La CGN aujourd'hui.....	3
2.1 Structure de la Société.....	3
2.2 Stratégie 2020 du Groupe CGN SA.....	3
2.2.1 CGN – Mobilité : amélioration du transport public.....	3
2.2.2 CGN – Horizons : offre touristique et location de bateaux.....	4
2.2.3 CGN – Technique : offre de prestations par le chantier naval.....	4
2.3 Description de la flotte de bateaux.....	4
2.4 Etat de la flotte.....	5
2.5 Prestations et fréquentation.....	5
2.6 Résultats financiers et couverture du déficit.....	5
3. Projet de rénovation du « Rhône ».....	6
3.1 Objectifs du projet.....	6
3.2 Description du projet.....	7
3.3 Coût du projet.....	7
4. Plan de financement.....	8
4.1 Rappel des contributions des trois cantons riverains.....	8
4.2 Rappel des contributions des milieux privés.....	9
4.3 Plan de financement du « Rhône ».....	9
4.3.1 Modalité de financement de la part des cantons.....	9
4.3.2 Plan de financement du « Rhône ».....	9
5. Participation des pouvoirs publics.....	10
5.1 Etat de Vaud et communes.....	10
6. Mode de conduite du projet.....	10
7. Conséquences du projet de décret.....	11
7.1 Conséquences sur le budget d'investissement.....	11
7.2 Amortissement annuel.....	11
7.3 Charges d'intérêt.....	11
7.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	12
7.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement.....	12
7.6 Conséquences sur les communes.....	12
7.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie.....	12
7.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	12
7.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA.....	12
7.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD.....	13
7.10.1 Principe de la dépense.....	13
7.10.2 Quotité de la dépense.....	13
7.10.3 Moment de la dépense.....	13
7.10.4 Conclusion.....	13
7.11 Découpage territorial (conformité à DecTer).....	13
7.12 Incidences informatiques.....	13
7.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences).....	13
7.14 Simplifications administratives.....	13
7.15 Protection des données.....	13
7.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement.....	14
8. Conclusion.....	15
PROJET DE DECRET.....	16

1. PRESENTATION DU PROJET

Actuellement, l'offre publique et touristique de la CGN, telle que convenue par les trois cantons commanditaires de ces prestations, s'appuie, en haute saison estivale, sur la disponibilité de sept grands bateaux touristiques. Six bateaux Belle Epoque (Suisse, Simplon, Savoie, Montreux, Italie et Vevey) ainsi qu'un bateau « moderne » (Henri Dunant ou Général Guisan) sont donc engagés pour la desserte touristique estivale de la CGN sur le lac Léman. A l'horizon 2020, le bateau Général Guisan est prévu d'être retiré du service pour cause de vétusté. De plus, la CGN a également prévu de retirer du service public le bateau Simplon à partir de 2025 en raison de son vieillissement et en vue de grands travaux de restauration et de mise en conformité.

Dans la perspective du retrait définitif du Général Guisan en 2020 et pour disposer d'une flotte suffisante pour assurer et maintenir le trafic touristique à cet horizon, il est indispensable de procéder à la rénovation complète du «Rhône» qui a été retiré du service en 2017 pour des motifs de sécurité et de vétusté. L'exposé des motifs et projet de décret a ainsi pour objectif le financement de la participation de l'Etat de Vaud à la rénovation complète de ce bateau. Le «Rhône» est un bateau à vapeur à roues à aube, construit en 1927, propriété de la société CGN Belle Epoque SA, doté d'une machine à vapeur comme mode de propulsion.

Le financement de cette rénovation provient principalement des trois cantons riverains. Toutefois, un financement subsidiaire des milieux privés par le biais de l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL) complètera le financement afin de démontrer l'intérêt des défenseurs du patrimoine à voir naviguer à nouveau ce bateau à vapeur historique sur le Léman. Par ailleurs, une demande de subventionnement va être déposée par le canton de Vaud, par l'intermédiaire du Service immeubles, patrimoine et logistique (SIPAL), auprès de l'Office fédéral de la culture.

2. LA CGN AUJOURD'HUI

2.1 Structure de la Société

A la suite de l'assainissement et de la réorganisation de la CGN conduits par les trois cantons riverains, Vaud, Genève et Valais entre 2010 et 2012, la structure de la CGN se présente comme suit depuis 2012 :

- **Groupe CGN SA** : société holding détenue majoritairement par les trois cantons riverains (VD – GE – VS). Cette société détient 100% du capital des deux filiales mentionnées ci-dessous.
- **CGN SA** : société chargée de l'exploitation de la flotte, propriétaire des bateaux modernes et du chantier naval ainsi qu'employant le personnel.
- **CGN Belle Epoque SA** : société sans but lucratif, propriétaire des huit bateaux historiques de la CGN (*Montreux, Vevey, Italie, La Suisse, Savoie, Simplon, Helvétie et Rhône*). Elle n'emploie pas de personnel et met à disposition gratuitement ses bateaux à CGN SA qui les exploite.

La mission principale de cette société est 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.

2.2 Stratégie 2020 du Groupe CGN SA

L'activité de la CGN présente 3 segments d'offre

- Le transport public (les 3 lignes transfrontalières reconnues comme trafic régional)
- Le transport touristique
- Les croisières privées avec la location de bateaux

La stratégie CGN se présente selon 3 axes principaux :

2.2.1 CGN – Mobilité : amélioration du transport public

Le transport régional est constitué de trois lignes CGN qui relient la Haute-Savoie au canton de Vaud. A ce titre, seul le canton de Vaud est concerné par cette activité dans la mesure où la CGN n'offre aucune liaison directe entre la France et les cantons de Genève et du Valais.

A la suite de l'étude menée conjointement entre les autorités suisses et françaises en 2014-2016, les besoins futurs de transport des pendulaires frontaliers ont été définis ainsi que les besoins d'investissements (bateaux et

infrastructures côté français) à court et moyen terme. Actuellement, les négociations en cours visent à formaliser le mode de commande de ces prestations et leur mode de financement.

2.2.2 CGN – Horizons : offre touristique et location de bateaux

Cet axe vise l'amélioration de l'offre touristique et de la location privée de bateaux. Pour les cantons commanditaires, l'objectif est de stabiliser les prestations visant à une stabilité des indemnités des pouvoirs publics. Toute amélioration de l'offre doit permettre d'améliorer les recettes de la compagnie.

Par ailleurs, pour maintenir les prestations à l'horaire, la CGN doit continuer à rénover sa flotte de bateaux Belle-Epoque. Dans ce cadre, après la rénovation de deux bateaux historiques avec des moteurs diesel-électrique, le « Vevey », financé par les pouvoirs publics (décret 2010) et l'« Italie », financée principalement par les milieux privés et avec une contribution subsidiaire du canton de Vaud (décret 2014), il s'agit aujourd'hui de rénover le « Rhône », bateau historique à vapeur, voir chapitre 3 ci-après.

2.2.3 CGN – Technique : offre de prestations par le chantier naval

Le chantier naval de la CGN et sa direction technique ont acquis au fil des rénovations de bateaux historiques un savoir-faire que la CGN souhaite pouvoir exploiter. Toute diversification de l'activité du chantier peut être étudiée si cela permet d'augmenter les recettes et ne pas péjorer le travail prioritaire d'entretien et de rénovation de la propre flotte CGN.

2.3 Description de la flotte de bateaux

L'annexe 1 présente l'inventaire de la flotte CGN au 31 décembre 2017. Huit bateaux de la flotte de la CGN sont des unités historiques à roues à aubes. Neuf unités, plus modernes, sont propulsées par des hélices. Enfin, deux bateaux, acquis récemment, sont propulsés par des hydrojets. La flotte compte donc dix-neuf unités, au total.

Les bateaux historiques à roues à aubes (huit unités) :

Cette catégorie se répartit en trois groupes : les bateaux équipés de machines à vapeur d'origine, soit « La Suisse » (1910), le « Simplon » (1920), le « Rhône » (1927) et le « Savoie » (1914). Actuellement le « Rhône » est arrêté. 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), seul l'« Italie » et le « Vevey » sont en service actuellement. Enfin, le « Montreux » (1904), qui avait été transformé, en 1962, en bateau à propulsion diesel-électrique, a été depuis rénové avec l'implantation d'une nouvelle machine à vapeur, soit une « revaporisation », en 2001.

Les huit unités à roues à aubes forment l'une des plus grandes flottes européennes de ce genre de bateaux « Belle Epoque » et 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. Puis, les unités Belle-Epoque ont fait l'objet d'un arrêté de classement au titre de monument historique, le 9 juin 2011.

L'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL) a reçu, le 20 mars 2014, le prix Europa Nostra, réseau européen œuvrant pour la sauvegarde du patrimoine culturel. Ce prix couronne l'important travail effectué en faveur de la conservation et de la restauration des bateaux historiques de la Compagnie générale de navigation (CGN) naviguant sur le Léman.

Les bateaux modernes à hélices (neuf unités) :

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 pendulaires ainsi que le « Ville-de-Genève » (1978), aménagé en configuration transports public pour la desserte de la ligne régulière entre Ouchy et Thonon. Les six autres unités sont le « Henry-Dunant » (1963), le « Général-Guisan » (1964) et les quatre vedettes : le « Col-Vert » (1960), le « Morges » (2005), le « Lavaux » (2006) et le « Valais » (2008).

Parmi les bateaux à hélices, les achats de vedettes 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 à des coûts d'exploitation plus faibles, notamment pour absorber des pics de fréquentation ou pour assurer la desserte en période de moyenne saison.

Les bateaux modernes à hydrojets (deux unités) :

La CGN dispose enfin de deux navettes rapides de type NAVIBUS® le « Coppet » (2007) et le « Genève » (2007).

Ces navettes rapides ont été acquises pour effectuer principalement les prestations de transport public. Aujourd'hui, il s'avère que ces bateaux d'une capacité de 100 places sont sous-dimensionnés par rapport à la demande lors des heures de pointe pour le trafic transfrontalier. Ce sont des bateaux en réserve qui effectuent actuellement des doublures de courses pour les pendulaires en vue d'absorber la demande aux heures de pointe sur la ligne Ouchy –Lausanne, notamment.

2.4 Etat de la flotte

Parmi les huit bateaux à roues à aubes de la CGN, le « Savoie », « La Suisse », le « Vevey » et l' « Italie » ont une durée de vie d'environ 30 ans avant une prochaine grande rénovation, ayant fait l'objet de réfections relativement récentes.

Les bateaux « Simplon » et « Montreux » devraient pouvoir encore naviguer entre 5 et 10 ans avant de subir une grande rénovation.

Deux autres bateaux ne sont plus en état de navigation. L' « Helvétie » a été mis hors service en 2002 en raison de la vétusté de son groupe de propulsion. Quant au « Rhône », il vient d'être retiré du service en 2017, pour les mêmes raisons de vétusté.

En ce qui concerne la flotte à hélice, en dehors des vedettes et du « Ville de Genève » rénové en 2014, son état est qualifié de vieillissant. En effet, les bateaux « Général-Guisan » et « Henry-Dunant » ont déjà été partiellement rénovés entre 1997/98 et 2002 et ils sont exploitables pour les 2 à 10 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 20 ans. Quant aux Navibus, vedettes rapides, ce sont des bateaux modernes datant de 2007 et qui ont une durée de vie également d'environ 20 ans.

2.5 Prestations et fréquentation

En 2017, la CGN a assuré la desserte de 40 débarcadères grâce à l'exploitation de la flotte de la compagnie. Les kilomètres parcourus s'élèvent, en service régulier, à un peu plus de 500'000 km. Le nombre de passagers transportés représente en 2017 le total de l'ordre de 2'400'000 et les chiffres de fréquentation se répartissent comme suit selon les prestations :

- Service régulier : 2'335'000 (97.3%)
 - dont touristique : 555'000 (23.8%)
 - dont transport public : 1'780'000 (76.2%)
- Croisières privées : 57'000 (2.40%)
- Croisières à thème : 8'000 (0.30%)

Dès 2010, les voyageurs transportés sur les lignes de transport publics dépassent ceux transportés sur les lignes touristiques. En 2017, les voyageurs des lignes transport public représentent les 3/4 des voyageurs contre 1/4 de voyageurs sur les lignes touristiques. La progression du trafic provient en grande partie de l'augmentation de fréquentation sur les lignes transversales en raison de l'augmentation régulière du nombre de pendulaires ces dernières années.

La clientèle touristique fluctue principalement selon les conditions climatiques et l'activité touristique des régions riveraines du Léman. Un cours élevé du franc suisse a une conséquence sur la fréquentation touristique au départ de la rive française du lac.

2.6 Résultats financiers et couverture du déficit

Depuis quelques années, les déficits des exercices se sont stabilisés autour de CHF 10,5 millions avant indemnités et attribution/prélèvement à la réserve pour pertes futures (art. 36 de la loi fédérale sur le transport de voyageurs, LTV, RS 745.1) du trafic régional (TRV).

Le taux de couverture des charges par les recettes reste stable. Il se situe à 73 % en 2017, ce qui est un résultat réjouissant pour une entreprise subventionnée. En effet, au niveau cantonal, le taux de couverture moyen pour l'ensemble des entreprises de transport public se situe autour de 42%.

Deux types de trafic sont indemnisés au sein de la CGN :

- a) Le trafic régional (lignes transfrontalières de transport public entre le canton de Vaud et la France)

Les trois lignes transport public de la CGN, Ouchy-Evian, Ouchy-Thonon et Nyon-Yvoire, sont indemnisées selon la législation fédérale en vigueur pour les lignes de trafic régional. La prise en charge des coûts non couverts des sections suisses de ces lignes est assurée dans le cadre d'un mandat de prestations passé entre le

canton de Vaud et la Confédération, en application de l'article 28 de la LTV et de ses dispositions d'application, notamment l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV, RS 745.16).

Une contribution de la France est allouée à la CGN pour la section française de ces lignes. La contribution financière d'exploitation versée par les collectivités publiques françaises est réglée par convention séparée. Cette contribution concerne le financement des lignes de trafic régional. Elle est calculée selon les principes de la comptabilité analytique. Jusqu'en 2017, il y a un écart entre la contribution calculée et la contribution effective accordée par la France. Pour 2017, la contribution ne couvre que le 30.63 % de coûts non-couverts des prestations effectuées par la CGN sur territoire français, le solde étant pris en charge par le canton de Vaud.

Des négociations sont en cours depuis plusieurs années entre l'Etat de Vaud et les autorités françaises (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie, Communautés de communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance et Thonon Agglomération, notamment) concernant le transport des pendulaires transfrontaliers. Les travaux menés ont pour objectif de mettre en place une plateforme commune de discussion entre autorités suisses et françaises. Cette plateforme doit permettre d'aboutir à des décisions communes sur le développement de l'offre à réaliser et à préciser les modalités de financement de ces prestations de transport public. Un protocole d'accord a été signé, en mai 2018, pour les années 2018 et 2019 par le canton de Vaud et les communautés de communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance et Thonon Agglomération. Ce document inscrit le principe d'un partage à parts égales entre autorités suisses et françaises des coûts d'exploitation non couverts par les recettes de transport. Une seconde étape consistera à établir une convention de coopération à partir de 2020 pour pérenniser le financement paritaire entre les deux pays.

b) Le trafic touristique

Les trois cantons riverains indemnisent la CGN pour le déficit d'exploitation des lignes touristiques, selon une convention passée avec la CGN en été 2008. Cette convention pose le principe du mandat de prestations à l'instar de ce qui se pratique pour le financement des lignes du trafic régional.

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 devant être versé par les trois cantons riverains. La Confédération ne participe pas au financement de ces lignes, celles-ci étant considérées comme des lignes de transport à vocation touristique.

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.

3. PROJET DE RENOVATION DU « RHONE »

3.1 Objectifs du projet

L'offre touristique de la CGN lors de la saison estivale exige l'engagement de sept grandes unités touristiques. Actuellement, six bateaux Belle Epoque (*Suisse, Simplon, Savoie, Montreux, Italie et Vevey*), complétés par un bateau dit « moderne » (*Henri-Dunant / Général-Guisan* en alternance) assurent l'horaire d'été de la CGN. D'ici 2020/2022, le « Général-Guisan » devra être désaffecté pour cause de vieillissement. De plus, à l'horizon 2025, le « Simplon » devra faire l'objet d'une rénovation complète selon le programme d'investissement de la CGN, également pour cause de vétusté.

Jusqu'en 2016, le bateau *Rhône* était traditionnellement affecté à la course Lausanne-Genève-Lausanne, durant la saison d'été et effectuait également une course en début de soirée depuis Lausanne en direction de Montreux. En 2017, la CGN a dû retirer le «Rhône» du service à l'horaire pour cause de vétusté. Il a encore effectué quelques croisières privées et parfois des courses de remplacement durant cette année. En revanche, il est définitivement arrêté depuis fin 2017 dans l'attente d'une rénovation complète.

L'objectif de cette rénovation est donc d'effectuer l'ensemble des travaux nécessaires à la remise en état du bateau, dans le but de le réaffecter au transport touristique d'ici le printemps 2020. Cette rénovation du «Rhône» permettra de pallier le retrait programmé du service touristique du « Général-Guisan » en 2020/2022. La réhabilitation du «Rhône» permettra à la CGN d'offrir à sa clientèle des prestations de qualité avec l'engagement de sept bateaux historiques pour desservir les courses à l'horaire de la principale saison touristique de la CGN.

La restauration du «Rhône» s'inscrit également dans la stratégie de valorisation des bateaux Belle Epoque de la CGN et leur utilisation permanente sur le lac Léman.

3.2 Description du projet

Le «Rhône» est le dernier bateau-salon à vapeur à roues à aubes entièrement construit en Suisse en 1927. Il est doté d'une machine à vapeur unique en son genre, à commande hydraulique et à graissage automatique sous pression. Les chaudières d'origine ont été changées en 1968/69. Cela fait 50 ans qu'aucune rénovation majeure n'a été effectuée, à l'exception d'une révision de la machine à vapeur pendant l'hiver 2002/2003. Ce bateau doit être complètement rénové en vue de pouvoir être à nouveau exploité. En effet, la dernière inspection de l'Office fédéral des transports (OFT) a mis en évidence la nécessité d'une révision intégrale compte tenu des principaux constats suivants :

- Corrosion importante sur toutes les parties du bateau.
- Non-conformité de la timonerie, manque de visibilité selon la réglementation fédérale.
- Pont et fenêtres pas étanches.
- Infiltration d'eau dans les plafonds du salon et de la rotonde.
- Chaudières de 1968 trop vétustes et obsolètes.
- Compartimentage des volumes de la coque manquants pour être conforme aux exigences réglementaires actuelles de sécurité.
- Stockage d'eau potable non conforme, risque de fuites et d'insalubrité.
- Groupe électrogène et réseau électrique de bord en fin de vie.
- Appareil à gouverner en fin de vie, à changer.
- Cuisines et équipements nécessaires au restaurateur trop vétustes et non conformes aux règles d'hygiène.

La CGN prévoit d'utiliser le «Rhône» pour le service régulier en été ainsi que pour des croisières privées toute l'année. Le projet de rénovation est conduit sur la base d'une capacité maximale de 600 passagers, dont 250 places assises à l'intérieur et 180 places assises dans les deux restaurants.

Les spécifications de rénovation, notamment le standard de confort, ont été fixées en fonction des besoins prévus pour l'exploitation principale du bateau qui vise une utilisation commerciale d'environ 250 passagers, ce qui correspond à la capacité en places assises intérieures. De manière générale, mis à part le système de propulsion à vapeur de ce bateau, cette rénovation sera très similaire à celles réalisées sur le Vevey (2012-2013) et l'Italie (2015-2016). La CGN utilisera donc le savoir-faire acquis lors de ces récentes rénovations.

Les principaux travaux de rénovation sont :

- Remise en état complète de la structure.
- Rénovation de l'ensemble propulsif et installation de chaudières neuves afin d'assurer l'exploitation commerciale pour les 30 prochaines années.
- Mise en conformité du bateau avec les exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) pour la sécurité, l'accueil et le transport des personnes à mobilité réduite. En termes de sécurité, la prise en compte des dernières normes en vigueur, des moyens accrus de détection et de lutte contre le feu, de cloisons étanches supplémentaires, de radeaux de sauvetage autogonflants, d'un propulseur d'étrave pour faciliter et réduire la durée des manœuvres, d'un nouvel appareil à gouverner, d'instruments de navigation adaptés.
- Amélioration de la fonctionnalité, du confort et des aspects liés à l'hygiène.
- Restitution la plus complète possible de l'aspect originel du bateau tenant compte d'une exploitation commerciale moderne et des propositions de la commission patrimoniale.
- Prise en compte de facteurs environnementaux, notamment dans l'achat des nouvelles chaudières permettant un potentiel de réduction de la consommation de carburant. De plus, il sera appliqué les principes du développement durable, notamment dans le cadre de la déconstruction, de l'élimination des déchets et du choix des matériaux lors de la rénovation.
- Le concept des cuisines sera entièrement revu et modernisé.

3.3 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période fin 2018 – février 2020 avec l'objectif de réaffecter le bateau au service régulier pour la saison de l'été 2020. La durée complète des travaux est estimée à environ 17 mois.

Le devis de rénovation du «Rhône» est basé sur l'expérience acquise lors des travaux de rénovation du bateau Italie, rénové en 2015-2016. La rénovation du bateau a été décomposée en 12 parties d'ouvrage. Le devis a été établi sur la base de ce découpage et il est structuré selon les codes de frais de construction (CFC). Le budget se présente comme suit :

Parties d'ouvrage	Montant (CHF) HT
Superstructures	1'230'000
Coque	2'100'000
Timonerie	335'000
Aménagements intérieurs	1'840'000
Enveloppe extérieure	870'000
Navigabilité	80'000
Ensemble propulsif (chaudière et machine)	3'000'000
CVSE (chauffage, ventilation, sanitaire, électricité)	1'750'000
Cuisines	305'000
Sécurité incendie	10'000
Ponts et revêtements	578'000
Accastillage	82'000
Divers et imprévus	980'000
Frais généraux	250'000
Coût des travaux (HT)	13'410'000
Frais d'études	600'000
Honoraires	700'000
Coût total (HT), y.c. frais d'études / honoraires	14'710'000
TVA (7.7%)	1'132'670
Coût total (TTC)	15'842'670
Coût total (TTC), arrondi à	15'843'000

Le coût des travaux, y compris les frais d'études et les honoraires s'élève donc à CHF 15'843'000.- (TTC)

4. PLAN DE FINANCEMENT

Selon une règle informelle, le principe de financement de la flotte historique se fait en alternance entre les pouvoirs publics et les milieux privés (ABVL/Fondation Pro Vapore). Après la rénovation de l'Italie financée par les milieux privés, la rénovation du «Rhône» devrait donc être financée par les trois cantons riverains. Concernant l'Italie, il convient de relever que le canton de Vaud a apporté une contribution financière subsidiaire d'un montant de 3 millions de francs en vue d'aider l'ABVL à compléter son plan de financement permettant ainsi l'engagement des travaux dans le calendrier prévu.

Les unités Belle Epoque ont fait l'objet d'un arrêté de classement au titre de monument historique, le 9 juin 2011. Dès lors et en cohérence avec ce classement, le canton de Vaud a confirmé l'intérêt et son engagement à soutenir la valeur patrimoniale et touristique de la flotte Belle Epoque du lac Léman. La rénovation du bateau «Rhône» constitue aussi un engagement à mettre en œuvre une politique de travaux de restauration et d'entretien permanent de ce patrimoine.

4.1 Rappel des contributions des trois cantons riverains

Les dernières contributions d'investissement des pouvoirs publics se sont élevées à CHF 27.77 millions comme suit :

2011 - Vevey, Ville de Genève et chantier (trois cantons riverains) :	CHF	24'772'600.-
2014 - Italie (uniquement canton de Vaud) :	CHF	3'000'000.-

4.2 Rappel des contributions des milieux privés

Depuis de nombreuses années, la CGN bénéficie d'un soutien financier remarquable des milieux privés par le biais de dons à l'ABVL, de l'ordre de CHF 28.8 millions, lui permettant d'investir pour maintenir et remettre à niveau son importante flotte historique.

Depuis une dizaine d'années, les contributions de l'ABVL, de plus de 28 millions, ont été investies comme suit :

Simplon	CHF	4'300'000.-
La Suisse	CHF	12'500'000.-
Montreux	CHF	1'600'000.-
Rhône	CHF	250'000.-
Helvétie	CHF	350'000.-
Savoie	CHF	300'000.-
Vevey	CHF	80'000.-
Italie	CHF	9'500'000.-

4.3 Plan de financement du « Rhône »

La situation financière de la CGN ne lui permet pas de prendre en charge les investissements du «Rhône» avec ses ressources propres.

Ainsi, les trois cantons riverains proposent de mettre à disposition de la CGN le montant nécessaire à la réalisation des travaux de rénovation complet du bateau *Rhône*. Le financement sera réparti entre les trois cantons riverains selon la clé de répartition prévue dans la convention intercantonale, renouvelée en juin 2008, concernant les contributions à la CGN.

4.3.1 Modalité de financement de la part des cantons

Les contributions d'investissement des cantons pour les travaux précités seront accordées à la société CGN Belle Epoque SA sous forme de contributions à fonds perdus pour les raisons suivantes :

- Les statuts de la société CGN Belle Epoque SA précisent à l'article "2 – But" que la société a pour but principal de conserver et de restaurer les huit bateaux historiques en confiant leur exploitation à CGN SA. La société ne poursuit aucun but lucratif et a pour mission de récolter des fonds pour la rénovation des bateaux historiques. Il est encore précisé que la société n'a pas pour vocation à exercer elle-même une activité commerciale.
- Dans le cadre de l'assainissement de la CGN, la valeur de la flotte historique a été intégralement amortie par abandon de créances des pouvoirs publics et a été transférée à CHF 1.- à la société CGN Belle Epoque SA. L'objectif recherché était d'éviter toute charge financière d'amortissement à cette société qui ne génère pas de produit financier, conformément à ses statuts. Il découle de cette situation que la rénovation de bateaux Belle Epoque doit être financée par des contributions à fonds perdus visant ainsi à éviter de créer toutes nouvelles charges d'amortissement pour les unités historiques. Ce principe a été appliqué pour la rénovation du bateau Vevey. Il a été financé par les collectivités publiques par des contributions à fonds perdus dans le but de maintenir la valeur de la flotte historique à CHF 1.-. La volonté des pouvoirs publics est de maintenir la valeur de la flotte historique à CHF 1.- dans le bilan de la société CGN Belle Epoque SA sans quoi l'effort d'assainissement et de réorganisation, entrepris en 2012, ne serait plus atteint. Par conséquent, les contributions des cantons seront accordées sous forme de fonds perdus.

4.3.2 Plan de financement du « Rhône »

Compte tenu de l'aide subsidiaire de 3 millions de francs accordée par le Canton de Vaud à l'ABVL, en 2014, pour parfaire le plan de financement de l'Italie, la contribution du canton de Vaud sera diminuée du même montant grâce à la mise à disposition d'une contribution de l'ABVL au profit de la restauration du «Rhône».

Le plan de financement se présente de la manière suivante :

	Détail part VD CHF	Contributions effectives finales TTC CHF	Parts effectives %
Coût de l'investissement		15'843'000.-	100.00%
VD (67.02%)	10'618'000.-		
ABVL : - Don ABVL (HT) - TVA récupération s/don	- 2'785'515.- - 214'485.-	3'000'000.-	18.94%
Part VD effective	7'618'000.-	7'618'000.-	48.08%
GE (26.45)		4'190'000.-	26.45%
VS (6.53%)		1'035'000.-	6.53%
Total des contributions égal au coût		15'843'000.-	100.00%

La contribution du canton de Genève a été votée par son parlement en date du 27 avril 2018, à l'unanimité. Quant à la contribution du canton du Valais, elle sera soumise à son autorité compétente en temps voulu.

Une demande de subventionnement va être déposée auprès de l'Office fédérale de la culture (OFC), par le Département vaudois des finances et des relations extérieures (DFIRE), au titre d'une aide fédérale exceptionnelle pour les monuments historiques. Cette demande devrait porter sur un montant de CHF 1'721'000.-

En conséquence, si l'OFC accordait une contribution, le montant serait déduit du coût de l'investissement et la participation financière de chaque canton serait donc réduite d'une part calculée dans la même proportion que la clé de répartition en vigueur.

5. PARTICIPATION DES POUVOIRS PUBLICS

5.1 Etat de Vaud et communes

Conformément à l'article 7, alinéa 3 lettre b) de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP, RSV 740.21) du 11 décembre 1990, modifiée le 1^{er} décembre 2013, les lignes de navigation sur le lac Léman sont assimilées aux lignes de trafic régional.

Selon les dispositions précitées de la LMTP, 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 7.2 et 7.3 relatifs aux conséquences financières du projet de décret.

L'Etat financera donc l'entier de la part cantonale de l'investissement, soit le montant de CHF 7'618'000.- (TTC).

6. MODE DE CONDUITE DU PROJET

L'investissement sera réalisé sous la conduite du bénéficiaire des contributions, soit la société CGN Belle Epoque SA. Cependant, CGN Belle Epoque SA sous-traitera les travaux de rénovation du projet « Rhône » à la société CGN SA et à son service technique selon le modèle mis en place pour la rénovation du « Vevey » et de l'« Italie ». Une convention réglera les relations entre ces deux sociétés.

Les modalités de collaboration, notamment le suivi au moyen de rapports financiers, seront fixés dans une convention entre le canton et le bénéficiaire des contributions.

La Direction générale de la mobilité et des routes, Division management des transports (DGMR), du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), assurera le suivi et le contrôle des budgets.

7. CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

7.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000651.01 « CGN Rénovation Rhône ». Il est prévu au projet de budget 2019 et au plan d'investissement 2020-2023 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Année 2023
Projet de budget d'investissement 2019 et plan 2020-2023	4'500	2'000	0	578	540

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Investissement total : dépenses brutes	5'078	2'540	0	0	+7'618
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	-0
Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	5'078	2'540	0	0	+7'618

Lors de la prochaine réévaluation budgétaire, les tranches de crédit annuelles seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe octroyée.

7.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur 20 ans à raison de CHF 380'900.- par an.

En application de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) du 1^{er} décembre 2013, 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 380'900.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

Etat de Vaud	70% de CHF 380'900.-	CHF	266'600.-
Communes	30% de CHF 380'900.-	CHF	114'300.-
Total		CHF	380'900.-

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%).

7.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de (CHF 7'618'000 x 4% x 0.55) CHF 167'600.

En application de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) du 1^{er} décembre 2013, 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 total de CHF 167'600.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

Etat de Vaud	70% de CHF 167'600.-	CHF	117'300.-
Communes	30% de CHF 167'600.-	CHF	50'300.-
Total		CHF	167'600.-

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 de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) dans la rubrique budgétaire 046/4632.

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%).

7.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret n’a pas d’effet sur l’effectif du personnel de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

7.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Néant.

7.6 Conséquences sur les communes

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences sur les communes. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 7.2 et 7.3. Ces informations sont également reprises au point 7.16.

Intitulé (CHF)	2018	2019 et ss.
Part communes à l’amortissement (7.2)	0.-	114’300.-
Part communes aux intérêts (charge théorique) (7.3)	0.-	50’300.-
Total net	0.-	164’600.-

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

De manière générale, il sera pris en compte les facteurs environnementaux dans le cadre de ce projet de rénovation. Ainsi, l’achat de nouvelles chaudières permettra un potentiel de réduction de la consommation de carburant. De plus, il sera appliqué les principes du développement durable, notamment dans le cadre de la déconstruction, de l’élimination des déchets et du choix des matériaux lors de la rénovation.

Conformément au règlement en vigueur, la CGN n’utilise que des « antifouling » (peinture sous-marine) d’un type approuvé. Ces antifouling ne sont pas nocifs pour la faune. Par ailleurs, le « Rhône » sera entièrement sablé afin de permettre une préparation de surface parfaite avant la peinture.

7.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Ce projet s’inscrit dans les mesures du programme de législature 2017-2022 en contribuant à dynamiser et à diversifier l’économie vaudoise. En effet, la conservation dynamique du patrimoine navigant de la CGN permet de préserver la flotte des bateaux Belle Epoque de la CGN qui constitue un enjeu de premier ordre pour l’économie locale et touristique de la région lémanique du canton de Vaud. L’entretien, la restauration de ces bateaux historiques fait appel à des savoirs et des métiers de la construction navale et mécanique présents dans le tissu de l’économie régionale. La mise à disposition du public de ce patrimoine est une attractivité indéniable du paysage lémanique ainsi qu’une offre de mobilité touristique pour le canton.

7.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

Le projet de décret est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; RSV 610.15).

Le décret est basé sur les dispositions de la loi cantonale sur la mobilité et les transports publics du 1^{er} décembre 2013 (LMTP).

Les conditions des contributions seront formalisées dans une convention spécifique qui sera passée entre l’Etat de Vaud, représenté par le Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH), et le bénéficiaire de l’aide. Cette convention fixera les modalités des contributions, notamment la procédure de suivi et de contrôle des subventions (article 11, lettre h), LSubv), l’obligation de renseigner du bénéficiaire (article 11, lettre k), LSubv). Le suivi sera assuré par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du DIRH.

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

7.10.1 Principe de la dépense

Le projet de décret porte sur un investissement qui vise au maintien des prestations touristiques à l'horaire. En effet, à l'horizon 2020, il est planifié de retirer le bateau « Général Guisan » pour cause de vétusté. Dès lors, le bateau « Rhône », retiré du service à fin 2017 pour des motifs de sécurité de l'exploitation, doit être rénové sans tarder pour disposer d'une flotte en nombre suffisant pour assurer le trafic touristique à cette échéance.

7.10.2 Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables. Le financement principal des travaux (81%) est assuré par les trois cantons riverains, actionnaires majoritaires de la CGN. Cependant un soutien des milieux privés (19%) par le biais de dons récoltés par l'ABVL vise à démontrer l'intérêt et la solidarité de la population pour les travaux de rénovation de cette unité.

7.10.3 Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent être différées dans le temps.

7.10.4 Conclusion

L'analyse du projet de décret conclut dès lors que la rénovation du bateau «Rhône» est une dépense liée compte tenu du retrait du « Général Guisan » en 2020 et de la nécessité de le remplacer dans la flotte du trafic touristique afin d'assurer le maintien des prestations à l'horaire de la CGN.

7.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant.

7.12 Incidences informatiques

Néant.

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

Néant.

7.14 Simplifications administratives

Néant.

7.15 Protection des données

Néant.

7.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 7.2 à 7.6.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2019	Année 2020	Année 2021	Année 2022	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	167.6	167.6	167.6	167.6	+670.4
Amortissement	380.9	380.9	380.9	380.9	+1'523.6
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	548.5	548.5	548.5	548.5	+2'194.0
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : part des communes aux intérêts	-50.3	-50.3	-50.3	-50.3	-201.2
Revenus supplémentaires : part des communes à l'amortissement	-114.3	-114.3	-114.3	-114.3	-457.2
Total net	383.9	383.9	383.9	383.9	+1'535.6

8. CONCLUSION

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de décret ci-après :

Compagnie générale de navigation sur le lac Léman								Annexe 1
Etat de la flotte CGN au 31 décembre 2017								
Bateaux à voyageurs	Date de la mise en service **	Puissance (kw)	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 / tkm***
<i>Bateaux à vapeur à aubes</i>								
La Suisse	1910-2008/9	1030	78.5	15.9	850 / 332 / 254	518	20.2	0.039
Simplon	1920-2005	1030	78,5	15,9	980 / 414 / 370	474	23.1	0.049
Rhône *	1927-1969	625	65.5	14,3	850/340/296	367	27.6	0.075
Savoie	1914-2006	660	65.9	13.6	690 / 188 / 152	338	15.4	0.046
Montreux	1904-2001	650	66.3	14,3	560 / 184 / 160	332	24.5	0.074
<i>Bateaux à moteur diesel électrique à aubes</i>								
Helvétie *	1926-1977	-	76,5	15.3	-	-	-	-
Italie	1908-2015	2x270	66,0	14,0	560/ 194/ 150	312	6.7	0.021
Vevey	1907-2013	2x250	66.0	14.0	560 / 194 / 150	300	7.0	0.023
<i>Bateaux à moteur</i>								
Lausanne	1991	2x870	78,8	13,4	1200 / 500 / 500	670	14.1	0.021
Léman	1990	550	49,6	10,0	780 / 465 / 0	247	8.3	0.034
Henry-Dunant	1963-2002	440	50,2	9,8	550 / 212 / 212	210	5.3	0.025
Général-Guisan	1964-1998	440	50,2	9,8	550 / 185 / 123	209	5.6	0.027
Ville-de-Genève	1978/2014	2x550	47.2	9,4	562 / xx / 0	219	5.4	0.025
Col-Vert	1960-2002	294	28,3	5,8	130 / 72 / 0	40	1.8	0.045
Morges	2005	2x530	30.5	7.4	200/ 64 / 64	103	4.2	0.041
Lavaux	2006	2x530	30.5	7.4	200/ 64 / 64	103	3.3	0.032
Valais	2008	2x530	30.5	7.4	200/ 64 / 64	103	3.8	0.037
NAVIBUS® Coppet	2007	2x1045	24.8	7.1	125 / 99 / 0	56	10.2	0.182
NAVIBUS® Genève	2007	2x1045	24.8	7.1	125 / 99 / 0	56	9.9	0.177
* L' "Helvétie" a été mis en hors service en 2002 / le "Rhône" a été mis hors service en 2017								
** 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)								



PROJET DE DECRET

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

du 14 novembre 2018

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics

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

décète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 7'618'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer une partie des travaux de rénovation du bateau historique « Rhône » de la société CGN Belle Epoque SA, à Ouchy-Lausanne.

Art. 2

¹ Ce montant sera prélevé sur le compte *Dépenses d'investissement* et amorti en 20 ans.

Art. 3

¹ Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret. Il en publiera le texte 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 14 novembre 2018.

La présidente :

Le chancelier :

N. Gorrite

V. Grandjean