

EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 3'000'000.- pour financer une partie des travaux de rénovation du bateau historique "Italie" de la société CGN Belle Epoque SA, à Ouchy-Lausanne

1 PRESENTATION DU PROJET

Actuellement, les trois lignes transfrontalières de la CGN connaissent une progression forte de fréquentation. La situation la plus critique concerne la ligne N2 reliant Thonon à Lausanne.

Cette ligne a connu depuis son ouverture au changement d'horaire de décembre 2008 une croissance continue de la demande. Entre 2009 et 2013, le nombre de frontaliers transportés annuellement est passé de 54'903 voyageurs à 145'905 voyageurs (par direction), soit une hausse de 165.7%. L'estimation de la fréquentation par jour montre une évolution du nombre moyen de frontaliers passant de 250 à 660 personnes (par direction). Les bateaux Navibus, qui comprennent 100 places assises, offraient une capacité insuffisante de transport et des voyageurs restaient à quai.

Compte tenu de la croissance de cette demande, le bateau "Ville de Genève" sera désormais attribué au transport public transfrontalier entre Thonon et Lausanne. Il était précédemment affecté au trafic touristique. Ce bateau vient d'être adapté à sa nouvelle tâche et il offre désormais une capacité de transport de 308 places assises. Il a été remis en service en juillet 2014. A plus long terme, la capacité de transport public transfrontalier devra être encore renforcée. Une étude vient d'être engagée entre le canton de Vaud et le Conseil général de Haute-Savoie pour déterminer les besoins futurs.

Dès lors, pour disposer d'une flotte en nombre suffisant pour le trafic touristique, il convient de rénover sans tarder le bateau historique CGN "Italie" qui a été retiré du service en 2007 pour des motifs de sécurité de l'exploitation. L'exposé des motifs et projet de décret a ainsi pour objet le financement de la participation de l'Etat de Vaud à la rénovation complète du bateau. L' "Italie" est un bateau à roues à aubes construit en 1908 de la société CGN Belle Epoque SA qui est doté d'une propulsion à moteur diesel-électrique

Le financement de cette rénovation provient principalement du soutien financier des milieux privés. Ces contributions sont collectées grâce à la recherche de fonds menée par l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL).

La contribution de l'Etat de Vaud de 3 MCHF a pour objectif de compléter le plan de financement afin que les travaux puissent démarrer d'ici l'automne 2014.

Cette rénovation permettra de compléter la flotte des bateaux affectés au trafic touristique.

2 LA CGN AUJOURD'HUI

2.1 Une nouvelle organisation depuis le 16 mai 2012

En vue de garantir la pérennité et la stabilité financière de la CGN, les trois cantons riverains, Vaud, Genève et Valais, ont conduit entre 2010 et 2012 l'assainissement et à la réorganisation de la CGN. La nouvelle structure de la CGN se présente comme suit, depuis l'Assemblée générale du 16 mai 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, Helvétiet Rhône*). Elle n'emploie pas de personnel et met à disposition gratuitement ses bateaux à CGN SA qui les exploite.

Sa mission principale 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 Description de la flotte de bateaux

L'annexe 1 présente l'inventaire de la flotte CGN au 31 décembre 2013. 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.

Les bateaux historiques à roues à aubes :

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). 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), le seul des trois à être en service actuellement. 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 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 :

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 sept autres unités sont le "Henry-Dunant" (1963), le "Général-Guisan" (1964), le "Ville-de-Genève" (1978) et 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 toute l'année à des coûts d'exploitation plus faibles.

Les bateaux modernes à hydrojets :

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. Une étude, menée conjointement entre les autorités suisses et françaises est en cours. Elle doit notamment permettre d'analyser les besoins de transport des frontaliers et de définir les modèles de nouveaux bateaux à acquérir pour pouvoir assurer les dessertes transfrontalières à travers le lac (voir chiffre 2.5).

2.3 Etat de la flotte

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

Les bateaux "Rhône" et "Simplon" devraient pouvoir encore naviguer une dizaine d'années 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. Malgré une remise en état légère pour le mettre à la disposition du Musée olympique, amarré au quai d'Ouchy, durant les travaux du musée, ce bateau ne peut pas naviguer sans une rénovation complète. L'"Italie" a également été retiré du service en 2007, pour les mêmes raisons de vétusté.

En ce qui concerne la flotte à hélice, en dehors des vedettes et du "Ville de Genève" rénové cette année, son état est qualifié de vieillissant. Les bateaux "Général-Guisan" et "Henry-Dunant" ont déjà été partiellement rénovés entre 1997 et 2002 et ils 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. Quant aux Navibus, vedettes rapides, ce sont des bateaux modernes datant de 2007 et qui ont une durée de vie également d'environ 30 ans.

2.4 Prestations et fréquentation

En 2013, 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 513'871. Le nombre de passagers transportés représente en 2013 le total de 2'185'634 et les chiffres de fréquentation se répartissent comme suit selon les prestations :

• Service régulier :	2'118'433	(96.92%)
• Croisières privées :	60'709	(2.78%)
• Croisières à thème :	6'492	(0.30%)

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, ceci par type de lignes (lignes de transport public et lignes de transport touristique). Dès 2010, les voyageurs transportés sur les lignes de transport publics dépassent ceux transportés sur les lignes touristiques.

2012 constitue une année exceptionnelle en termes de fréquentation grâce au succès de l'action promotionnelle "au fil de l'eau", organisée par une banque, avec la vente d'environ 150'000 billets. Quant aux prestations kilométriques, elles sont assez stables depuis 2009. En revanche, le trafic continue de progresser, notamment grâce à l'augmentation de fréquentation 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. Un cours élevé du franc suisse a un impact sur la fréquentation touristique au départ de la rive française du lac.

2.5 Résultats financiers et couverture du déficit

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

Sans tenir compte de la charge extraordinaire liée à la provision comptabilisée pour la perte de la caisse de pension de CHF 1,5 millions en 2010 et sans tenir compte en 2013 du produit extraordinaire lié à la dissolution d'une provision de KCHF 1'988, les déficits des quatre derniers exercices se sont stabilisés autour de CHF 7 millions avant attribution/prélèvement à la réserve pour pertes futures (art. 36 LTV) du trafic régional (TRV).

Le taux de couverture des charges par les recettes reste stable. Il se situe à 81 % en 2013.

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 les lignes de trafic régional Ouchy-Evian, Ouchy-Thonon et Nyon-Chens sur les eaux suisses qui bénéficient 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 ces lignes reconnues de trafic régional.

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, ces lignes 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. Concernant le canton de Vaud, 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. 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 2013, la contribution ne couvre que le 42.5 % 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 la fin de l'été 2013 entre l'Etat de Vaud et le Conseil régional de Haute-Savoie concernant notamment le transport des frontaliers en vue 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 les investissements à consentir pour améliorer le transport lacustre transfrontalier. Il conviendra aussi de préciser les modalités de financement de ces prestations de transport public.

2.6 Stratégie 2020 de 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 4 axes :

2.6.1 CGN – Mobilité : amélioration du transport public

Le transport transfrontalier 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 dans la mesure où la CGN n'offre aucune liaison directe entre la France et les cantons de Genève et du Valais.

Une étude conjointe entre les autorités suisses et françaises a été lancée au printemps 2014. Elle doit permettre d'analyser les besoins futurs de transport des pendulaires frontaliers, à définir les besoins d'investissements (bateaux et infrastructures côté français) et de définir le mode de commande de ces prestations et leur mode de financement.

2.6.2 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, notamment les bateaux historiques fonctionnant avec des moteurs diesel-électrique car ils sont économiques en terme d'exploitation. Dans ce cadre, après la rénovation du "Vevey", financé par les pouvoirs publics (décret 2010), il s'agit aujourd'hui de rénover l'"Italie" (bateau jumeau du "Vevey"), voir chapitre 3 ci-après.

2.6.3 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.

2.6.4 Gouvernance, organisation, finance et marketing : à consolider

L'amélioration de la gouvernance vise à clarifier les rôles à l'interne de la CGN, soit entre le conseil d'administration et la direction CGN, entre la CGN et les cantons riverains commanditaires et entre la CGN et les instances françaises.

3 PROJET DE RENOVATION DE L'"ITALIE"

3.1 Objectifs du projet

Actuellement, les trois lignes transfrontalières de la CGN connaissent une progression forte de fréquentation. La situation la plus critique concerne la ligne N2 reliant Thonon à Lausanne. Pour répondre à la demande de cette ligne en particulier, une doublure des courses aux heures de pointe a été introduite en 2010-2011, puis une triplure en 2011-2012. Cependant, au printemps 2013, la CGN, d'entente avec le canton de Vaud seul concerné par cette ligne transfrontalière, a dû prendre des mesures pour offrir plus de capacité sur cette ligne de transport public aux heures de pointes. Les Navibus ont été remplacés, aux heures de pointes, par 2 bateaux de moyenne ou grande capacité naviguant plus lentement que les Navibus. En revanche, un Navibus a été maintenu aux heures creuses.

Pour accompagner la mise en œuvre du scénario précité, le conseil d'administration, d'entente avec les cantons, a décidé également d'aménager le bateau "Ville de Genève" en configuration "transport public" pour l'affecter sur cette ligne aux heures de pointe en offrant plus de places assises, à l'instar de ce qu'offre le bateau-navette "Léman" desservant la ligne Lausanne-Evian.

Dès lors, le bateau "Ville de Genève", actuellement en travaux de rénovation (mise en œuvre du décret du 5 avril 2011), est affecté, dès la fin des travaux au mois de juillet 2014, à la ligne Lausanne – Thonon. Cette unité ne sera donc plus disponible pour desservir les lignes touristiques à l'horaire de la CGN. La rénovation de l'"Italie" permettra alors de pallier

le retrait du service touristique du bateau "Ville de Genève". Le remplacement du "Ville de Genève" par l' "Italie" pour les courses touristiques à l'horaire permettra à la CGN d'offrir à sa clientèle des prestations de qualité grâce à une unité historique rénovée, tout en restant économique sur le plan de l'exploitation car ce bateau Belle-Epoque est équipé d'un moteur diesel électrique.

Par ailleurs, entreprendre la rénovation de l' "Italie" juste après celle du "Vevey" permet à la CGN de profiter de l'expérience des travaux menés sur le "Vevey" et de dégager des synergies, notamment avec certaines options présentées lors des appels d'offres pour le projet du "Vevey", rénovation réalisée en 2012-2013.

3.2 Description du projet

Le bateau "Italie" a été mis hors service depuis 2007 en raison notamment de la vétusté de son groupe de propulsion. Il est actuellement amarré au chantier naval de la CGN à Ouchy, faute de moyens financiers pour le rénover. L'"Italie" est le bateau jumeau du "Vevey". Ce dernier a été rénové en 2012-2013 avec des contributions des cantons riverains, soit Vaud, Genève et Valais.

L' "Italie" a été construit en 1908 et il a subi une transformation importante en 1958 avec la remotorisation du bateau avec un système de moteur diesel électrique. Ce bateau doit être complètement rénové en vue de pouvoir être à nouveau exploité. La CGN prévoit de l'utiliser toute l'année pour assurer le service régulier. En été, ce service régulier a une vocation principalement touristique et familiale. En hiver, l'"Italie" assurera des courses selon l'horaire restreint de la basse saison.

Le projet de rénovation est conduit sur la base d'une capacité maximale de 560 passagers, dont 194 places assises à l'intérieur et 150 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 de ce bateau qui vise une utilisation commerciale d'environ 200 passagers, ce qui correspond à la capacité en places assises intérieur. En principe, il est prévu de rénover ce bateau à l'identique de ce qui a été fait pour le Vevey, ces deux bateaux étant similaires.

Les objectifs principaux de rénovation sont :

- Remise en état complète de la structure, remplacement de la propulsion diesel-électrique et des installations électriques 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, moyens accrus de détection et de lutte contre le feu, cloisons étanches supplémentaires, radeaux de sauvetage auto-gonflants, propulseur d'étrave pour faciliter et réduire la durée des manoeuvres.
- Amélioration de la fonctionnalité, du confort et des aspects liés à l'hygiène.
- 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 "Vevey" servira de modèle de référence et de standard technique.
- Prise en compte de facteurs environnementaux avec la réduction de la consommation de carburant et l'installation de filtres à particules sur les échappements des moteurs diesel. De plus, il sera appliqué dans la mesure du possible 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.

3.3 Coût du projet

Le calendrier des travaux est prévu pour la période automne 2014 – fin 2015.

Le budget de rénovation de l'"Italie" est basé sur le décompte final du bateau "Vevey", rénové en 2012-2013, actualisé avec les prix 2014. La rénovation du bateau a été décomposée en 12 parties d'ouvrage. Le budget a été établi sur la base de ce décompte et il est structuré selon les codes de frais de construction (CFC). Le budget se présente comme suit:

Parties d'ouvrages	Montant (CHF) HT
Superstructure - serrurerie	2'266'700
Coque (réfection coque, hublots, défenses, cloisons étanches, planchers)	764'400
Timonerie et fumoir	402'400
Aménagements intérieurs	2'237'500
Enveloppe extérieure (fenêtres, portes, couvertures, jardin d'hiver)	644'200
Navigabilité (défenses, radeaux)	83'600
Ensemble propulsif (installation local, moteurs, propulseur d'étrave)	2'991'500
Chauffage, ventilation, sanitaires, électricité (CVSE)	858'500
Cuisine - équipements	518'700
Sécurité - incendie	263'400
Pont et revêtements	317'500
Accastillage	98'900
Frais généraux	356'900
Coût des travaux (HT)	11'804'200
Frais d'étude / Honoraires	776'600
Coût total (HT)	
y.c. frais d'études / honoraires	12'580'800

Le coût des travaux, y compris frais d'études et honoraires s'élève donc à **CHF 12'580'800.- (HT)**.

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 du "Vevey" financée par les trois cantons riverains, l' "Italie" devrait donc être financé par les milieux privés. Pour l'instant, le financement n'est pas encore entièrement trouvé. Après l'extraordinaire financement pour "La Suisse" (12,5 millions), l'ABVL a pu encore trouver CHF 4,75 millions chez ses donateurs passionnés et prévoit de compléter sa récolte de fonds auprès du public entre 2014 et 2015 de CHF 2,95 millions pour la rénovation de l'"Italie". Cela ne suffit pas tout à fait. Aussi, le présent projet de décret vise à compléter le financement privé par une contribution du canton de Vaud en vue de permettre l'engagement des travaux rapidement. En effet, la CGN a besoin d'un bateau pour ses courses touristiques suite à l'affectation du Ville de Genève à la desserte de la ligne de transport public Lausanne-Thonon (voir chiffre 3.1).

Les unités Belle-Epoque ont fait l'objet d'un arrêté de classement au titre de monument historique, le 9 juin 2011. 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. C'est 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

Entre 2001 et 2011, les contributions d'investissements des trois cantons riverains se sont élevées à CHF 53.1 millions comme suit :

2001 - Montreux, Henry-Dunant et Col Vert :	CHF	9'048'000.-
2003 - Savoie, 2 petits bateaux Morges, Lavaux et chantier :	CHF	19'320'000.-
2011 - Vevey, Ville de Genève et chantier :	CHF	24'772'600.-

4.2 Rappel des contributions des milieux privés dont celles de l'Association des Amis des Bateaux à vapeur du Léman (ABVL)

Entre 2005 et 2013, la CGN a bénéficié d'un soutien financier remarquable des milieux privés par le biais d'augmentations de capital-actions et de dons à l'ABVL, de l'ordre de CHF 26,9 millions, lui permettant d'investir pour remettre à niveau son importante flotte historique, notamment.

Les contributions de l'ABVL ces dix dernières années, de près de CHF 18 millions se résument comme suit :

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

4.3 Plan de financement de l' "Italie"

4.3.1 Le plan de financement de l' "Italie"

	Dons privés/ fondation	Subvention publique (yc TVA non récupérable)	Subvention publique	Contributions effectives finales		
	HT	TTC	HT	HT	HT	
Coût de l'investissement					12'580'800	100%
Contributions privées					9'803'000	78%
• Fonds récoltés par l'ABVL au 31.12.2013	4'750'000			4'750'000		
• Récolte de fonds "grand public" 2014-2015, en cours	2'953'000			2'953'000		
• Legs confirmés	1'100'000			1'100'000		
• Loterie romande VD/GEVS	1'000'000			1'000'000		
Contribution proposée du canton de Vaud		3'000'000	2'777'800	2'777'800	2'777'800	22%
Total des contributions égal au coût					12'580'800	100%

Une demande de subvention a été déposée auprès de l'Office fédéral de la culture (OFC) par le Département des finances et des relations extérieures au titre de l'aide fédérale pour les monuments historiques. Cette demande est en cours.

Outre cette incertitude, la récolte de fonds "grand public" 2014-2015 n'est pas terminée.

En conséquence, si l'OFC accordait une contribution ou si la récolte de fonds "grand public" pour l' "Italie" était supérieure aux prévisions, le financement du projet pourrait être bouclé avec une participation de l'Etat de Vaud inférieure aux 3 millions de francs demandés.

En d'autres termes, l'aide de l'Etat est subsidiaire aux deux autres sources de financement précitées.

4.3.2 Modalité de financement de la part du canton de Vaud

Les statuts de la société CGN Belle-Epoque SA précisent à l'article 2 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 elle 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, la contribution cantonale de CHF 3'000'000.- doit être accordée sous forme de fonds perdus.

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) 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 3000000.- (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 "Italie" à la société CGN SA et à son service technique selon le modèle mis en place pour la rénovation du "Vevey". Une convention réglera les relations entre ces deux sociétés.

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 la mobilité et les transports publics (art. 9 LMTP, alinéa 4).

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

7 CONSEQUENCES DU PROJET DE DECRET

7.1 Conséquences sur le budget d'investissement

DDI 300'265 – CGN-Rénovation Italie.

La contribution de l'Etat de Vaud fera l'objet d'un versement unique en 2015.

En milliers de francs

Intitulé	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
a) Transformations immobilières : dépenses brutes	0	3'000	0	0	+3'000
a) Transformations immobilières: recettes de tiers	0	0	0	0	0
a) Transformations immobilières : dépenses nettes à charge de l'Etat	0	3'000	0	0	+3'000
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	0	3'000	0	0	+3'000
c) Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
c) Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'Etat	0	3'000	0	0	+3'000

Le DDI 300'265 est prévu au projet de budget 2015 et au plan d'investissements 2016-2019 avec les montants suivants :

2015 : CHF 3'000'000.-
 2016 : CHF 0.-
 2017 : CHF 0.-
 2018 : CHF 0.-
 2019 : CHF 0.-

7.2 Amortissement annuel

L'Etat financera la contribution à la CGN d'un montant de CHF 3'000'000.-, à amortir en vingt ans. Le montant d'amortissement annuel représente ainsi la somme de **CHF 150'000.-**.

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 150'000.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

Etat de Vaud	70% de CHF 150'000.-	CHF	105'000.-
Communes	30% de CHF 150'000.-	CHF	45'000.-
Total		CHF	150'000.-

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

$$\text{CHF } 3'000'000 \times 5,0 \times 0,55 = \text{CHF } 82'500.-$$

En application de la loi 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 82'500.- seront réparties entre l'Etat et les communes concernées, comme suit :

Etat de Vaud	70% de CHF 82'500.-	CHF 57'800.-
Communes	30% de CHF 82'500.-	CHF 24'700.-
Total		CHF 82'500.-

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.

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)	2014	2015 et ss.
Part communes à l'amortissement (7.2)	0.-	45'000.-
Part communes aux intérêts (charge théorique) (7.3)	0.-	24'700.-
Total net	0.-	69'700.-

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

L'évaluation du projet de décret permet de relever les points favorables en matière de protection de l'environnement et de développement durable comme suit :

- Les travaux de rénovation des bateaux "Italie" 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, quatre d'entre elles (Italie, Vevey, Ville de Genève et le petit bateau Valais) seront donc équipées de filtres à particules.
- 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, l' "Italie" sera entièrement sablé afin de permettre une préparation de surface parfaite avant peinture.
- Les moteurs de l' "Italie" sont très anciens, soit plus de 50 ans d'âge. Il est prévu d'installer des moteurs de propulsion diesel 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 une économie de carburant estimée à environ 20'000 litres.

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

Néant.

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).

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, selon les articles 4, lettre c) et 9, lettre a), de la LMTP. 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 est 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

L'article 163, alinéa 2, de la Constitution cantonale oblige, entre autres, le Conseil d'Etat, lorsqu'il introduit une charge nouvelle, "à s'assurer de son financement et à proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires".

La notion de la charge nouvelle est définie par opposition à celle de la dépense liée. Une dépense est liée lorsqu'elle est absolument indispensable à l'exécution d'une tâche publique ou d'une disposition légale en vigueur. A l'analyse, il convient d'examiner en particulier la marge de manœuvre dont dispose l'autorité quant au principe de la dépense, quant à sa quotité et quant au moment où elle doit être engagée (art. 7 al. 2 LFin). La solution choisie doit se limiter au strict minimum au vu des contraintes juridiques et techniques.

Le projet de décret se fonde sur les dispositions de la Loi cantonale sur la mobilité et les transports publics (LMTP) du 11 décembre 1990. L'article 6 fixe le champ d'application de la subvention dans le domaine du transport des voyageurs sur les lignes de trafic régional. L'article 7, alinéa 3, lettres b et d, précise que les lignes ou tronçon de lignes touristiques de navigation sur le lac Léman et les lignes ou tronçons de lignes internationales sont assimilées aux lignes de trafic régional.

Principe de la dépense

Le projet de décret porte sur un investissement pour répondre à la croissance du trafic. En effet, le bateau "Ville de Genève", engagé précédemment pour les lignes touristiques, a dû être affecté au transport public transfrontalier sur la ligne entre Thonon et Lausanne pour répondre à la croissance de la demande sur cette desserte. Dès lors, le bateau "Italie", retiré du service en 2007 pour des motifs de sécurité de l'exploitation, doit être rénové sans tarder pour disposer d'une flotte en nombre suffisant pour assurer ce trafic touristique.

Quotité de la dépense

Les engagements ne contiennent que des dépenses indispensables. Le financement principal des travaux (78%) est assuré par un soutien des milieux privés. La participation de l'Etat de Vaud (22%) vise à solder le plan de financement pour permettre de démarrer rapidement les travaux de rénovation de cette unité.

Moment de la dépense

Les dépenses ne peuvent être différées dans le temps.

Conclusion

L'analyse juridique du projet de décret conclut dès lors que la rénovation du bateau "Italie" est une dépense liée compte tenu de l'affectation du "Ville de Genève" au transport public transfrontalier dès l'été 2014 et de la nécessité de le remplacer dans la flotte du trafic touristique.

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 sur le budget de fonctionnement de l'Etat. Il reprend les éléments présentés dans les chapitres 7.2 à 7.6.

Intitulé	En milliers de francs				
	Année 2014	Année 2015	Année 2016	Année 2017	Total
Personnel supplémentaire (ETP)	0	0	0	0	0
Frais d'exploitation	0	0	0	0	0
Charge d'intérêt	0	82.5	82.5	82.5	247.5
Amortissement	0	0	150	150	300
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	82.5	232.5	232.5	547.5
Diminution de charges	0	0	0	0	0
Revenus supplémentaires : part communes aux intérêts	0	-24.7	-24.7	-24.7	-74.1
Revenus supplémentaires : part communes à l'amortissement	0	0	-45	-45	-90
Total net		57.8	162.8	162.8	383.4

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 :

PROJET DE DÉCRET

accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 3'000'000.- pour financer une partie des travaux de rénovation du bateau historique " Italie " de la société CGN Belle Epoque SA, à Ouchy-Lausanne

du 3 décembre 2014

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu la loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990, modifiée le 1^{er} décembre 2013
vu le projet de décret présenté par le Conseil d'Etat

décrète

Art. 1

¹ Un crédit d'investissement de CHF 3'000'000.- est accordé au Conseil d'Etat pour financer une partie des travaux de rénovation du bateau historique "Italie" 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 vingt 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 2, lettre b) de la Constitution cantonale.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 3 décembre 2014.

Le président :

P.-Y. Maillard

Le chancelier :

V. Grandjean

Etat de la flotte CGN au 31 décembre 2013

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 / t.km***
<i>Bateaux à vapeur à aubes</i>								
La Suisse	1910-2008/9	1030	78,5	15,9	850 / 332 / 254	518	22.6	0.044
Simplon	1920-2005	1030	78,5	15,9	980 / 414 / 370	474	24.5	0.052
Rhône	1927-1969	625	68,0	14,3	850/340/296	367	23.3	0.064
Savoie	1914-2006	660	68,0	14,3	560 / 188 / 152	338	15.7	0.046
Montreux	1904-2001	650	68,3	14,3	560 / 184 / 160	332	25.4	0.076
<i>Bateaux à moteur diesel électrique à aubes</i>								
Helvétie *	1926-1977	2x550	78,5	15,9	.	468	-	-
Italie *	1908-1958	515	66,0	14,0	560/ 194/ 150	296	-	-
Vevey	1907-2013	515	66,0	14,0	560 / 194 / 150	297	-	-
<i>Bateaux à moteur</i>								
Lausanne	1991	2x870	78,8	13,4	1200 / 500 / 500	670	15.9	0.024
Léman	1990	2x520	49,6	10,0	780 / 465 / 0	247	8.2	0.033
Henry-Dunant	1963-2002	2x365	50,2	9,8	700 / 212 / 212	210	5.0	0.024
Général-Guisan	1964-1998	2x365	50,2	9,8	700 / 185 / 123	209	5.2	0.025
Ville-de-Genève	1978/2014	2x400	47,2	9,4	560 / xx / 0	207	5.4	0.026
Col-Vert	1960-2002	294	28,3	5,8	130 / 72 / 0	40	2.5	0.062
Morges	2005	2x530	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	3.6	0.047
Lavaux	2006	2x530	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	5.4	0.072
Valais	2008	2x530	30,8	7,4	200/ 64 / 64	75	3.2	0.043
NAVIBUS® Coppet	2007	2x1045	24,8	7,1	120 / 99 / 0	44	11.0	0.249
NAVIBUS® Genève	2007	2x1045	24,8	7,1	120 / 99 / 0	44	10.9	0.247

* 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 Total (km)	Voyageurs transportés Total	Prestations kilométriques lignes transport public (km)	Comparé au total %	Voyageurs transportés lignes transport public	Comparé au total %	Prestations kilométriques lignes transport touristique (km)	Comparé au total %	Voyageurs transportés lignes transport touristique	Comparé au total %
2004	158	353'677	1'440'941	87'386	25%	non disponible		266'291	75%	non disponible	
2005	156	398'495	1'529'422	118'947	30%	non disponible		279'548	70%	non disponible	
2006	161	435'197	1'605'322	138'714	32%	663'801	41%	296'483	68%	941'521	59%
2007	171	498'140	1'686'394	160'744	32%	710'565	42%	337'396	68%	975'829	58%
2008	188	587'715	1'790'702	202'603	34%	746'692	42%	385'112	66%	1'044'010	58%
2009	182	519'146	1'873'422	258'253	50%	897'249	48%	260'893	50%	976'173	52%
2010	175	516'837	1'836'369	282'063	55%	976'330	53%	234'774	45%	860'039	47%
2011	171	512'746	2'006'381	298'306	58%	1'182'198	59%	214'440	42%	824'183	41%
2012	172	523'975	2'268'644	306'267	58%	1'314'947	58%	217'708	42%	953'697	42%
2013	183	513'871	2'185'634	297'019	58%	1'377'704	63%	216'852	42%	807'930	37%

Eléments statistiques :

2. Résultats financiers

	Recettes d'exploita- tion	Charges d'exploita- tion	Résultats d'exploita- tion	Indemnité trafic régional ¹	Produits extraordi- naires ²	Charges extraordi- naires	Taux de couverture des charges ³	Résultat intermédiaire avant attribution/prélè- vement à la réserve	Attribution/pré- lèvement à la réserve pour pertes futures du TRV (art. 36 LTV)	Résultat
	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(%)	(CHF 1000)	(CHF 1000)	(CHF 1000)
2004	17'630	24'887	-7'257	330	1'979	903	76	-5'851	-36	-5'887
2005	19'306	26'103	-6'797	359	468	20	76	-5'990	-8	-5'998
2006	20'649	27'465	-6'816	403	332	0	76	-6'081	-76	-6'157
2007	22'808	31'018	-8'210	633	1'033	43	77	-6'587	-6	-6'593
2008 ⁴	23'653	34'352	-10'699	503	450	7'577	70 ⁵	-17'323	125	-17'198
2009	24'771	33'359	-8'588	1'536	506	333	75	-6'879	-37	-6'916
2010 ⁶	25'025	33'610	-8'585	1'243	495	1'696	76	-8'543	-144	-8'687
2011	26'311	35'485	-9'174	1'733	440	51	75	-7'052	537	-6'515
2012	32'084	41'056	-8'972	1'594	463	38	79	-6'953	-718	-7'671
2013	37834	46667	-8833	1596	2256 ⁷	150	81 ⁸	-5'131	312	-4819

¹ Depuis 1996, en application de la LCF révisée, la ligne Ouchy - Evian est admise comme une ligne de trafic régional. Depuis 2009, les lignes Ouchy-Thonon et Nyon-Chens sont également admises comme lignes TRV.

A ce titre elles sont indemnisées par la Confédération et le Canton de Vaud.

Montant y compris attribution et prélèvement sur réserve pour pertes futures (art. 36 LTV).

² Sans la participation des cantons à la couverture des déficits.

³ En considérant l'ensemble des produits, mais sans l'indemnisation pour le trafic régional.

⁴ En 2008 charge extraordinaire de KCHF 7500 de Provision Caisse de pension Ascoop

⁵ En considérant l'ensemble des charges, mais sans la charge de provision Ascoop de KCHF 7500.

⁶ En 2010, provision caisse de pension de KCHF 1529

⁷ Dissolution d'une provision réservée pour la restructuration de KCHF 1'988.

⁸ En considérant l'ensemble des produits, mais sans le produit extraordinaire de KCHF 1'988.