

Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman



M/S Vevey (1907) décoré sur l'initiative du personnel à l'occasion de son 100^{ème} anniversaire

Expertise du personnel et constatations empiriques



Table des matières

1.	Introduction	page 3
2.	Comité de rédaction	page 3
3.	Brève présentation du SEV et de la section Lac Léman	page 4
4.	Audit de la fiduciaire Edmond Favre SA – Remarques générales	page 5
5.	Missions et structure de la CGN	pages 5-6
6.	La Flotte	pages 7-9
7.	Mesures opérationnelles	pages 10-12
8.	Conclusions du comité SEV	page 12
9.	Résumé des positions du comité SEV lac Léman	page 13

1. Introduction

Sur demande du personnel CGN affilié au Syndicat du personnel des transports (ci-après SEV) et à la suite de l'audit de gestion de la fiduciaire Edmond Favre SA, le comité de section SEV lac Léman (ci-après comité SEV) a décidé de produire un rapport d'expertise contenant à la fois ses constatations empiriques ainsi qu'une prise de position au sujet de l'avenir de la CGN, sa structure et ses missions.

A ce stade, il est important de préciser que les rédacteurs sont en possession de l'audit cité ci-dessus. Pour le comité SEV, une réaction écrite et précise à l'audit s'impose à plus d'un titre. Premièrement, l'audit contient plusieurs erreurs qu'il convient de rectifier. Ensuite, les auditeurs ont choisi de mettre en exergue certaines données dénuées de pertinence ou nécessitant des explications complémentaires. Enfin, et cette remarque vaut aussi pour les autres études et rapports, on relèvera qu'à aucun moment les auteurs de l'audit n'ont daigné s'enquérir de l'opinion du personnel ou de leurs représentants.

En plus de l'audit précité, l'étude¹ intitulée « Plus values de la navigation sur les lacs et rivières suisses » et le rapport² « Etude d'un nouveau modèle de financement des bateaux historiques de la CGN » ont également servi de référence à la rédaction de notre document. Les textes tirés de ces documents sont signalés par une écriture en *italique*.

En préambule, le comité SEV souhaite rappeler que la CGN a connu une augmentation importante du nombre de passagers transportés. En 2002, la CGN transportait 1'368'881 passagers. En 2009, on se rapproche des 1'800'000 passagers transportés soit + 37% d'augmentation ! Il est donc difficile d'entendre que la CGN est en sommeil... De plus, le comité SEV tient à souligner le taux élevé d'autofinancement de la CGN.

Taux d'autofinancement							
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008*	2009
77,8%	75,8%	76,4%	77%	78%	79%	72%	80%

*Le résultat mitigé de 2008 est dû à l'augmentation historique du prix du mazout.

A titre de comparaison, la compagnie LNM (Neuchâtel – Morat) avoisine les 60% de taux d'autofinancement. Pour le Goldenpass, l'autofinancement est aussi d'environ 60%. Il n'est pas rare que les entreprises de transports soient en-dessous de ces pourcentages (LEB, TPC, etc.).

2. Comité de rédaction

Les personnes suivantes, membres du comité SEV, ont participé activement à la rédaction du présent rapport :

- Patrick Schaffner, Capitaine II, Président de section, travaille à la CGN depuis 16 ans ;
- Thierry Schüttel, Mécanicien vapeur, Vice-président, travaille à la CGN depuis 18 ans ;
- Gilles Sculler, Caissier, Caissier de section, travaille à la CGN depuis 20 ans ;
- Philippe Robert-Charrue, Capitaine I, Membre du comité, travaille à la CGN depuis 17 ans ;
- Jorge Perez, Employé administratif, Membre du comité, travaille à la CGN depuis 11 ans ;
- Olivier Barraud, Secrétaire syndical SEV, encadre la section Lac Léman depuis 2004.

¹ Dr. Jürg Meister, Consultant en transports et logistique, Bâle ; Chargé de cours à l'Université de St-Gall ; décembre 2004.

² Dominique Freymond, Associé de mas AG, management & advisory ltd, décembre 2005

3. Brève présentation du SEV et de la section Lac Léman

Les quelque 48'000 membres du SEV sont tous issus du domaine des transports publics. Les membres actifs travaillent aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), dans les entreprises de chemins de fer privées, dans les compagnies de navigation, dans les transports urbains, dans les services de bus, dans de nombreuses entreprises de transport à câbles et de remontées mécaniques du secteur touristique ainsi que dans les compagnies aériennes.

Le SEV, qui fête ses 90 ans d'activités en 2009, est affilié à l'Union syndicale suisse (USS). Il est également membre des organisations faïtières suivantes au-delà des frontières de notre pays: Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF).

Le SEV s'engage concrètement pour ses membres : son principal objectif est de défendre leurs intérêts sur le plan professionnel et social. Pour cela, il négocie des conventions collectives de travail (CCT), intervient auprès des employeurs et encadre les membres en cas de problème sur leur lieu de travail. Il se préoccupe aussi des questions spécifiques des pensionnés. Des spécialistes sur les thèmes des salaires, du temps de travail, des assurances sociales, ainsi que des questions liées aux divisions des CFF et aux compagnies de transport concessionnaires travaillent au secrétariat central de Berne et dans les secrétariats régionaux.

Le SEV s'oppose généralement à la réduction des moyens accordés par les pouvoirs publics et s'engage pour le développement des transports publics et touristiques.

Depuis le 1^{er} janvier 2008, toutes les conditions de travail du personnel CGN sont réglées à satisfaction dans une convention collective de travail (ci-après CCT CGN) signée entre la CGN et le SEV. Cette CCT d'entreprise s'appuie sur la CCT cadre des transports publics vaudois entrée en vigueur au 1^{er} mars 2006.

A la CGN, le SEV est représenté par la section syndicale SEV Lac Léman. Cette section compte actuellement 158 membres actifs et 35 retraités. Le taux d'affiliation global est d'environ 90%. On avoisine quasiment les 100% pour le personnel navigant. Le SEV est donc l'unique partenaire social de la CGN. Afin d'être représentatif de toutes les professions, la section est divisée en 5 groupements à savoir les capitaines, les caissiers, les mécaniciens, le pont et le personnel administratif. La section est encadrée par Olivier Barraud, Secrétaire syndical et Responsable pour la branche navigation au SEV.

A noter que le SEV Bern possède 110 actions de la CGN et la section lac Léman 10 actions. De nombreux employés possèdent également des actions. La section SEV lac léman dispose aussi d'un montant de 19'000.- francs destiné à la rénovation du Vevey. Cet argent provient de la vente de t-shirts organisé par la section à l'occasion du centenaire du MS Vevey en 2007.

4. Audit de la fiduciaire Edmond Favre SA – remarques générales

Si l'audit contient quelques recommandations ou pistes intéressantes à creuser, on peut légitimement douter des connaissances dont disposent les auditeurs en matière de transport public et plus particulièrement du secteur de la navigation. Au-delà des aspects purement financiers, les recommandations de la fiduciaire ne nous semblent pas reposer sur une analyse complète et sérieuse de l'activité concernée (voir par exemple les recommandations commerciales). En outre, l'audit ignore bizarrement l'étude élaborée en décembre 2005 par Monsieur Dominique Freymond sur le financement des bateaux historiques. Dans les prochains chapitres, les lacunes et erreurs constatées dans l'audit seront explicitement mises au jour.

Au niveau comptable, domaine dans lequel les auditeurs sont compétents, aucune erreur ou élément problématique n'a été relevé. En revanche et contrairement aux affirmations de l'audit, le bilan de la saison d'été 2009 est bon. Le nombre de passagers est en hausse et l'on s'achemine vers une fréquentation record : fin août 2008 – 2009 = 2,8% en plus soit 1'502'276 passagers de janvier 2009 à août 2009.

5. Missions et structure de la CGN

Les trois missions de la CGN sont actuellement le transport public, l'aide au développement touristique et la conservation du patrimoine. L'audit relève une contradiction entre ces 3 missions et conclut qu'une restructuration de la CGN en fonction des types de bateaux est nécessaire. L'audit précise que : « ce scénario n'a pas fait l'objet d'une analyse fine, mais au vu des problèmes de Gouvernance en la matière, il conviendrait de l'étudier de manière globale ». Nous ne partageons pas cette analyse et sommes persuadés que la CGN peut remplir, sous réserve que les cantons assument leurs responsabilités, l'entier des 3 missions avec la structure actuelle. Par ailleurs, l'étude de Dominique Freymond a déjà analysé en détail les 5 variantes possibles pour assurer le financement de la flotte historique.

- Variante 1: Transfert de toute la flotte à une fondation privée.
- Variante 2: Transfert de toute la flotte à une fondation mixte (privés et pouvoirs publics).
- Variante 3: Transfert individuel de chaque bateau à différentes assoc. ou fondations.
- Variante 4: Collaboration avec une ou plusieurs fondation(s) consacrées uniquement au financement partiel ou total de la rénovation des bateaux historiques.
- Variante 5: Maintien du statu quo.

Monsieur Dominique Feymond tire les conclusions suivantes : *Quelle que soit la variante choisie parmi les trois premières, le transfert de la flotte aura un impact important sur les activités de la CGN et générera des coûts et une complexité de gestion supplémentaires. Le transfert de la flotte à une ou plusieurs fondations, même pour un franc symbolique, générerait une compensation au bilan de la CGN de plusieurs dizaines de millions ! Il est clair que des fondations privées ne disposeront pas à terme des moyens financiers nécessaires pour assumer les coûts d'exploitation et surtout de rénovation de l'ensemble de la flotte (var. 1-3).*

La variante 4 semble être la solution la plus réaliste à ce jour car elle ne complexifie pas les relations avec la CGN et offre une plus grande marge de manœuvre pour régler les aspects financiers. Comme l'association des Amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) sera transformée en fondation en 2006, elle pourrait être le véhicule adéquat pour ce projet.

M. Dominique Freymond démontre qu'une fondation n'est pas en mesure d'assurer l'exploitation et la rénovation de la flotte Belle Epoque. Si une fondation peut récolter des fonds pour des projets déterminés, elle ne peut garantir des rentrées régulières. Elle serait rapidement en faillite, entraînant avec elle la perte de la flotte historique !

Le comité SEV partage pleinement l'analyse de M. Dominique Freymond qui décrit avec pertinence la complexité des rapports entre une fondation et la CGN dans le cadre d'un contrat de prestations et les éventuels conflits d'intérêts.

« Dès l'instant où l'association ou la fondation est propriétaire responsable de la flotte, elle devra trouver des accords avec la CGN pour la gestion opérationnelle, son exploitation et son entretien, son amarrage et la coordination des déplacements avec les autres bateaux. Il n'est pas possible de confier à des bénévoles l'exploitation d'un bateau à vapeur. Rappelons simplement que la formation d'un capitaine dure dix ans !

Tout cela nécessitera des charges administratives des deux côtés, impliquant des coûts supplémentaires par rapport à la situation actuelle. L'engagement de deux à trois personnes supplémentaires serait le minimum nécessaire à la CGN pour gérer les aspects administratif, comptable et technique. Il en serait de même avec l'engagement de personnel fixe à la fondation (directeur, secrétaire, etc.) qu'il faudrait loger dans les locaux spécifiques à louer ou construire. Un budget annuel de 500'000 francs au minimum serait nécessaire pour mettre en place une première structure opérationnelle. Des conflits d'intérêts sont aussi à prévoir dans les priorités pour les places d'amarrage ou l'entretien des bateaux selon les besoins divergents de la CGN et de la fondation. Enfin, il faudrait aussi assurer les aspects opérationnels. Les travaux d'entretien seraient placés sous la responsabilité de la CGN qui seule dispose du personnel (particulièrement en hiver), des compétences et du matériel nécessaire (rade, chantier) pour les effectuer. Selon le mode de financement prévu, un contrat de prestations devrait être passé entre la CGN et le(s) propriétaire(s) du (des) bateau(x). Le recours à des bénévoles, membres d'associations de soutien, est pratiquement impossible, voire dangereux. L'utilisation d'un bateau à vapeur requiert des compétences professionnelles de haut niveau. Les risques potentiels sont élevés et une assurance refusera de les couvrir en cas d'implication de bénévoles. »

Position du comité SEV

La CGN, sous sa forme actuelle, est à même de gérer ses différents pôles d'activités et ainsi, de remplir ses 3 missions fondamentales. Volonté politique exceptée, il n'y a aucune nécessité de créer de nouvelles structures juridiques. Au contraire, une séparation structurelle augmenterait inutilement la charge de travail administrative et compliquerait la gestion de la CGN. La compagnie a besoin d'environ 10 bateaux pour assurer les prestations touristiques selon l'horaire actuel. Pour ce faire, il y a aujourd'hui 5 bateaux vapeurs, 1 bateau diesel-électrique et 4 bateaux diesels. Scinder la CGN reviendrait à avoir une société propriétaire d'une partie de la flotte tout en assurant la totalité l'exploitation touristique et une autre société (ou fondation) qui posséderait le reste des bateaux sans devoir en assurer l'exploitation. Les conflits d'intérêt sont d'ores et déjà programmés notamment dans le domaine de l'entretien. Une gestion comptable rigoureuse doit permettre d'obtenir la transparence nécessaire et souhaitée par les cantons. En outre, imaginer qu'une fondation privée trouvera l'ensemble des fonds nécessaires pour rénover la flotte Belle Epoque est illusoire. Le remarquable engagement de l'ABVL (Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman) a permis de récolter plus de 15 millions de francs ces dernières années mais certaines limites ont été atteintes.

Avec les données actuellement en sa possession, le comité SEV ne peut que s'opposer à la séparation structurelle et juridique de la CGN.

6. La Flotte

L'audit affirme que la flotte de la CGN n'est pas adaptée à ses missions. Il précise pour chaque mission l'évolution souhaitable.

Transports publics

Selon l'audit : modernisation progressive par des bateaux rapides, dotés de moteurs diesels.

Selon le comité SEV : Le transport public concerne prioritairement les lignes Lausanne – Evian, Lausanne – Thonon et Nyon – Chens. Pour assurer ces prestations, la CGN a d'ores et déjà modernisé sa flotte avec l'achat de 3 vedettes (Lavaux, Morges et Valais) ainsi que 2 Navibus (Coppet et Genève). Il n'y a, avec les prestations actuelles, aucun besoin supplémentaire. Un bateau diesel (Le Léman) assure les traversées entre Lausanne et Evian. Dans le domaine de la navigation, le personnel est très sceptique sur l'augmentation de la vitesse et ses avantages. Le doublement de la vitesse pour un bateau signifie que l'on quadruple sa consommation de mazout. De plus, l'avantage du bateau entre Lausanne – Evian est déjà manifeste aujourd'hui (35' en bateau contre 90' en voiture).

Transport touristique

Selon l'audit : majoritairement des bateaux Belle Epoque motorisés en diesel-électrique.

Selon le comité SEV : La problématique est relativement simple. Si l'on entend maintenir le niveau de prestations actuel, la CGN doit pouvoir compter sur 9 à 10 bateaux en état de marche. Concrètement, il s'agit à ce jour des bateaux suivants : La Suisse*, Savoie*, Rhône*, Montreux*, Le Simplon*, Vevey**, Général Guisan***, Henry Dunant***, Ville de Genève***, Chablais***. (*Motorisation vapeur, **Motorisation diesel-électrique - roues à aubes, ***Motorisation diesel).

Il n'est pas pertinent de séparer spécifiquement les bateaux vapeurs du reste de la flotte touristique. Cette dernière forme un ensemble de bateaux de moyenne et grande taille. A noter que l'audit ne tient d'ailleurs jamais compte de la capacité des bateaux ce qui fausse les réflexions.

Le comité SEV estime que le Lausanne doit être utilisé aussi longtemps que possible sans pour autant prévoir de rénovation à terme. L'Helvétie, aucunement dangereux, doit être rénové à moyen terme pour remplacer le Léman durant la période estivale. Au vu de la très grosse affluence en période estivale, cela devient une nécessité. L'Helvétie pourra aussi être proposé pour les croisières privées à des coûts moindres.

Le Vevey et l'Italie doivent être rénovés en lieu et place de l'achat de nouveaux bateaux de même capacité. Dès l'arrêt du Chablais et éventuellement du Général Guisan, l'Italie et le Vevey joueront pleinement leur rôle au sein de la flotte. Ce type de bateaux « Diesel-électrique » cumule plusieurs avantages. Ils font à la fois partie de la flotte Belle Epoque et sont précieux pour la formation du personnel navigant notamment celle des capitaines. Ils sont particulièrement économiques avec une consommation modérée de mazout et un entretien standard. De plus, grâce à leur dimension et leur capacité (750 passagers), ils sont polyvalents et peuvent être engagés aussi bien pour du transport public, pour des courses spéciales que pour des prestations touristiques. Enfin, alors que l'audit affirme qu'il faut 5 personnes, 4 hommes d'équipage suffisent pour desservir le Vevey et l'Italie.

Enfin, il est utile de préciser que depuis l'arrêt de l'Italie, la CGN doit engager un bateau à vapeur en dehors de la saison d'été, ce qui est nouveau et pas sans conséquences. En effet, cela signifie une consommation accrue de mazout et l'engagement d'un équipage plus nombreux. La rénovation de l'Italie et du Vevey n'est donc pas un luxe mais une nécessité !

Comme expliqué précédemment, l'ABVL a récolté 15 millions de francs pour la rénovation des bateaux historiques. La CGN a procédé à plusieurs augmentations du capital-actions pour intégrer ces donations. Le comité SEV pense que le canton de Vaud devrait effectuer la même opération pour l'EMPD actuellement en suspens. Si le financement de l'EMPD se faisait au moyen d'une nouvelle augmentation du capital-actions, le canton retrouverait un rôle majeur au sein du Conseil d'administration et donc, plus de poids dans les prises de décision stratégique de la compagnie.

De plus, il tient à cœur du comité SEV de préciser que la rénovation du Vevey représente 100'000 heures de travail et environ 18 mois d'arrêt. En période de crise, il est économiquement opportun de planifier des travaux qui devront de toute manière être effectués.

En ce qui concerne l'avenir du Rhône, il n'est pas correct d'affirmer que ce bateau n'a pas d'intérêt historique. La machinerie du Rhône est unique en son genre et représente la dernière évolution des machines à vapeur, une ultime tentative avant l'avènement des moteurs diesels. De plus, il fonctionne bien et le moteur a été révisé en 2004. Cela signifie que la prochaine rénovation devra être planifiée à l'horizon 2020. Il n'y a donc aucune raison valable d'engager des frais pour transformer la motorisation actuelle du Rhône. De plus, il faut préciser que les rénovations urgentes, Vevey, Italie et Ville de Genève vont mobiliser l'ensemble des ressources du chantier naval ces prochaines années.

Position du comité SEV

L'EMPD, qui comprend notamment la rénovation du Vevey et si possible de l'Italie, doit être présenté sans délai au Grand Conseil. Il est impératif que la CGN puisse commencer la rénovation du Vevey en automne 2010 afin de pouvoir disposer du nombre suffisant d'unités pour assurer l'horaire 2012. Concrètement, si rien n'est décidé en 2009, la CGN devra supprimer des prestations dès 2012 faute d'une flotte suffisante. Pour le personnel, cela représenterait de facto une suppression de postes travail que le syndicat combattra avec détermination.

Conservation du patrimoine

Le comité SEV considère que l'avenir de l'ensemble de la flotte Belle Epoque doit être garanti et qu'elle est nécessaire au fonctionnement de la CGN. Il s'agit d'un patrimoine exemplaire et unique en Europe. Cette flotte joue aussi un rôle essentiel pour le tourisme vaudois et l'image de marque de la CGN. L'étude « Plus-values de la navigation sur les lacs et rivières suisses » confirme notre conviction avec les propos suivants :

« Les effets sur l'image et la marque résultant d'une installation touristique agissent sur les niveaux émotionnel, de la motivation et cognitive. Il convient d'accorder le plus grand poids à ces facteurs „mous“. De tous les facteurs intangibles, l'effet sur l'image est sans doute le plus difficile à exprimer en de quelconques valeurs monétaires – néanmoins, il s'agit probablement du plus efficace de tous les effets non saisissables en chiffres:

On ne peut plus guère imagier visuellement le paysage de nos lacs sans la navigation publique vivifiante. De leur côté, les bateaux ont un rayonnement positif, de joie de vivre, d'insouciance. A raison, la perception du transport suisse de personnes par bateaux dans la population indigène mais aussi par les touristes du pays et de l'étranger peut être décrite comme „positive dans tous les milieux“. D'une part, elle représente un potentiel émotionnel précieux pour les efforts de marketing des entreprises et de l'autre, un effet spillover inestimable dans le sens d'un goodwill touristique général.

Par la valeur spirituelle de la culture de certaines flottes ou parties de flottes (par exemple les vapeurs), naissent des éléments de création de plus-values qui, en fin de compte, trouvent leurs répercussions dans le chiffre d'affaires des entreprises concernées. Mais bien au-delà, il y a les nombreux éléments culturels typiques de la navigation qui créent une identité et un goodwill qui, à leur tour, bénéficient aux effets sur l'image.

Les révisions et les renouvellements de monuments de la culture de la navigation exigent par ailleurs un savoir-faire spécifique représenté par les emplois hautement qualifiés. On parvient ainsi une nouvelle fois à l'effet de compétence (et finalement à l'effet de clusters). »

La logique voudrait que la mission de conservation des bateaux historiques sortent de la facture « transport » et soit dévolue à la protection du patrimoine. Malheureusement, au vu des moyens totalement insuffisant mis à disposition pour la conservation du patrimoine dans le canton de Vaud, ce transfert condamnerait de facto la flotte Belle-Epoque. Il faut donc renoncer à un transfert de ce type et maintenir l'ensemble des prestations CGN sous l'égide des transports.

Position du comité SEV

La présence de la flotte Belle Epoque apporte une plus-value incontestable au tourisme vaudois et lémanique. Tous les bateaux de la flotte Belle Epoque possèdent une qualité de construction et de navigation hors du commun. Ils ont été construits spécialement pour répondre aux spécificités de la navigation lacustre. A moyen terme, les 8 bateaux Belle Epoque sont nécessaires pour garantir le niveau de prestation touristique actuel. Historique ne rime donc pas avec folklorique. Ne pas rénover, respectivement désarmer un de ces bateaux signifie de facto que la CGN devra en acheter un nouveau. Le comité SEV demande que la CGN, en collaboration avec les cantons et l'ABVL, planifie à court, moyen et long terme, la rénovation de l'ensemble de la flotte Belle Epoque.

7. Mesures opérationnelles

L'audit propose une série de mesures opérationnelles pour améliorer la situation financière de la CGN. Les propositions des auditeurs reflètent bien que ces derniers n'ont pas de compétences particulières à l'exception du domaine financier. Il est en effet assez léger de formuler des propositions concrètes sur des stratégies marketing ou sur la construction de l'horaire sans s'appuyer sur des sérieuses analyses de spécialistes.

Le comité SEV s'appuie sur l'expérience du personnel navigant et en particulier sur les caissiers pour les questions commerciales et sur les Capitaines pour les questions d'horaires. Sans prétendre être des spécialistes, le personnel est quotidiennement au contact avec la clientèle de la CGN et est en mesure d'émettre un avis pertinent.

Dépenses de personnel

Le comité SEV tient à confirmer les conclusions des auditeurs : Il n'y a pas de sureffectif à la CGN. Les ressources sont utilisées dans les limites fixées par l'Office Fédéral des Transports.

Dépenses d'entretien

Le tableau présenté en page 19 de l'audit indique le nombre d'heures d'entretien par heure de navigation. Le choix de ce ratio est pour le moins étonnant car il reflète une image guère appropriée. Avec ce système, il est logique que les bateaux qui naviguent le moins ressortent en tête du classement. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils nécessitent plus d'entretien. Si le Simplon avait navigué tout le printemps et l'automne, le ratio proposé par les auditeurs aurait été fondamentalement différent, toujours sans avoir d'influence sur les coûts d'entretien réels. L'exemple du Lausanne est frappant. Il a le plus mauvais ratio car il ne navigue pas à l'horaire. Cela n'empêche pas que ce bateau rapporte de l'argent à la compagnie grâce aux courses spéciales qu'il effectue.

En outre, les données exposées sont livrées sans explications complémentaires. Les chiffres doivent être interprétés avec la plus grande des prudences. A titre d'exemple, si les données du Vevey sont excellentes au niveau de l'entretien, c'est principalement dû au choix de faire un entretien minimum car il attend une rénovation complète. On peut aussi prendre l'exemple du Valais qui n'a presque pas d'entretien du fait que ce bateau est neuf (livré en 2008).

Marketing et horaires

Les auditeurs s'arrogent le droit d'émettre des propositions pêle-mêle en matière de marketing. Ces propositions manquent de cohérence et ne reposent pas sur une analyse marketing. Le personnel estime que la direction doit présenter son plan marketing pour les prochaines années. Le comité SEV tient toutefois à préciser que la stratégie proposée au sujet du WEB ignore le fait que la clientèle de la CGN est souvent âgée. Cette clientèle a besoin de contacts humains afin d'être rassurée et de profiter pleinement des prestations CGN. Il est évident que le site Web doit être développé. La CGN a d'ores et déjà entrepris d'optimiser le site Internet. Le personnel n'hésite pas non plus à faire des propositions d'amélioration et transmet les remarques des clients.

Plus inquiétante est la proposition de faire des circuits avec un point unique de départ et d'arrivée (boucles). La CGN a déjà fait un essai qui s'est avéré être un échec. La clientèle de la CGN souhaite se rendre à une destination telle que Evian, Chillon ou Yvoire. Les horaires en boucles ne correspondent aux besoins de la clientèle CGN. Après plusieurs changements d'importance, l'horaire touristique doit être maintenant peaufiné et stabilisé afin de pérenniser les habitudes de la clientèle.

En outre, les employés de la CGN ont appris avec stupéfaction que l'horaire 2010 prévoyait de différer l'introduction de l'horaire du printemps deux semaines après Pâques. Cette décision est regrettable pour plusieurs raisons que nous souhaitons préciser dans ce rapport. En 2009, sur les 18 plus grands lacs de Suisse, 17 ont commencé l'horaire du printemps une semaine avant Pâques soit dès le 5 avril ou le Vendredi saint. Pour information, seul le lac de Sils, situé dans l'Engadine, a débuté la navigation le 14 juin 2009... mais ce lac, campé à 1800 mètres, reste gelé parfois jusqu'à fin mai. Pour 2010, les entreprises ayant déjà soumis leurs projets d'horaires, commenceront toutes à naviguer le Vendredi saint 2 avril 2010 (Lacs de 4 cantons, Zürich, Neuchâtel, Constance).

La fréquentation durant le week-end pascal est généralement excellente. Cette année, plus de 24'000 personnes sont venues sur les bateaux durant les 4 jours de Pâques. La semaine suivante (du 14 au 19 avril) a permis à la CGN de transporter 25'000 passagers. C'est donc près de 50'000 personnes qui ont choisi de naviguer sur le Lac durant cette période festive.

A la lumière des chiffres ci-dessus, il est possible d'affirmer que l'horaire d'hiver ne peut pas répondre convenablement à la demande de la clientèle. Concrètement, cela signifie qu'il n'y aura pas d'autres bateaux que les "Lausanne-Evian" le samedi de Pâques. Il n'y aura, par exemple, aucun bateau pour Yvoire. Ceci malgré le fait que cette destination est très prisée pour les repas de Pâques et les excursions d'un après-midi.

Si la CGN retarde le début de son horaire de printemps, elle ferait alors "cavalier seul" en Suisse. On peut être certain que les autres compagnies se réjouissent d'accueillir « nos » touristes. Il convient aussi de rajouter que l'image de la CGN en pâtirait auprès de tous ses partenaires. A noter que l'horaire de printemps ne nécessite pas l'engagement des bateaux à vapeur, si tous les bateaux diesel de taille moyenne sont opérationnels.

Position du comité SEV

Retarder l'introduction de l'horaire de printemps est une erreur qui enclenche une spirale négative de diminution des prestations. Le comité SEV demande que l'horaire 2010 soit corrigé avant sa parution. Il est capital de renoncer à cette mauvaise économie en planifiant, à l'instar des autres compagnies, un début de saison le Vendredi saint 2 avril 2010.

Coûts d'exploitation

Le comité SEV ne comprend pas le procès d'intention dont les bateaux Belle Epoque sont les victimes. Se contenter d'affirmer que les bateaux équipés d'une mécanique vapeur consomment trois fois plus de diesel qu'un moteur diesel-électrique est trop sommaire. Il faut tenir compte de la grandeur et de la capacité des bateaux. Le ratio le plus pertinent pour le comité SEV est de comparer le nombre de litres de mazout consommés par passagers transportés. Il convient également relativiser ce ratio car il dépend de la course que l'on attribue au bateau. Certains trajets ont plus de succès que d'autres. Le comité a choisi de mentionner dans ce rapport une comparaison entre des bateaux ayant effectué des prestations touristiques entre le 27 juillet et le 9 août 2009.

Données	Genève** (Navibus)	Rhône* (Vapeur)	Vevey** (Diesel-électr.)	Simplon* (Vapeur)
Passagers	6392	9707	12026	15910
Mazout (litre)	29400	50000	10489	50225
Km	2940	1890	1656	2170
Pass/jour	456	693	1002	1085
Pass/km	2.17	5.14	7.26	7.00
Ltr/Pass	4.60	5.15	0.87	3.31

A noter que les bateaux ne consomment pas le même type de carburant. Les vapeurs fonctionnent avec du diesel de chauffage* au prix de 0.76 centimes et les autres avec du diesel usuel** au prix de 1.36 francs.

Les éléments ci-dessus prouvent que la consommation des grands bateaux doit être relativisée en fonction du nombre de passagers transportés, de la capacité des bateaux. Il faut arrêter de prétendre que les bateaux Belle Epoque sont des gouffres à mazout.

A cela, il faut encore rajouter la plus-value des bateaux historiques au niveau des prestations auxiliaires. Il n'est pas rare que plusieurs centaines de repas soient servis sur la Suisse ou le Simplon. La CGN jouit d'une participation financière au bénéfice de la société Lake Gourmet.

8. Conclusions du comité SEV

L'étude du Dr Jürg Meister estime les retombées produites par les prestations touristiques de la CGN sur l'économie touristique lémanique à 40 millions de francs. Il s'agit donc d'un élément clé du tourisme vaudois et lémanique. Il faut aussi relever que le taux de couverture de la CGN approchera en 2009 les 80%. A titre de comparaison, la compagnie LNM (Neuchâtel – Morat) avoisine les 60% de taux de couverture. Au niveau comptable, domaine dans lequel les auditeurs sont compétents, ils n'ont pas relevé d'erreurs ou d'éléments problématiques. Il n'y a pas non plus de sureffectif du personnel à la CGN. Dès lors, on peut légitimement se demander pourquoi la CGN suscite la méfiance du Conseil d'Etat vaudois et genevois. En retardant la présentation de l'EMPD II, le Conseil d'Etat met en danger l'avenir des prestations touristiques de la Compagnie et donc de plusieurs dizaines d'emploi.

9. Résumé des positions du Comité SEV lac Léman

Le comité SEV dénonce les manquements de l'audit de la fiduciaire Edmond Favre SA. Il contient des erreurs et des recommandations non étayées. On relèvera avec regrets qu'à aucun moment les auteurs de l'audit n'ont daigné s'enquérir de l'opinion du personnel ou de leurs représentants. L'audit passe aussi sous silence les 40 millions de retombées indirectes sur l'économie touristique lémanique produites par des prestations CGN. On regrette également que l'audit ne mentionne pas le taux de financement élevé de la CGN, à savoir près de 80%. Au vu des éléments de notre expertise, le comité SEV prend position comme suit :

- a) La CGN, sous sa forme actuelle, est à même de gérer ses différents pôles d'activités et ainsi, de remplir ses 3 missions fondamentales. Volonté politique exceptée, il n'y a aucune nécessité de créer de nouvelles structures juridiques. Au contraire, une séparation structurelle augmenterait inutilement la charge de travail administrative et produirait ainsi des coûts supplémentaires. La compagnie a besoin d'environ 10 bateaux pour assurer les prestations touristiques selon l'horaire actuel. Pour ce faire, il y a aujourd'hui 5 bateaux vapeurs, 1 bateau diesel-électrique et 4 bateaux diesels. Scinder la CGN reviendrait à avoir une société propriétaire d'une partie de la flotte tout en assurant la totalité de l'exploitation touristique et une autre société (ou fondation) qui posséderait le reste des bateaux sans devoir en assurer l'exploitation. Les conflits d'intérêt sont d'ores et déjà programmés notamment dans le domaine de l'entretien. Une gestion comptable rigoureuse doit permettre d'obtenir la transparence nécessaire et souhaitée par les cantons. En outre, imaginer qu'une fondation privée trouvera l'ensemble des fonds nécessaires pour rénover la flotte Belle Epoque est illusoire. Le remarquable engagement de l'ABVL (Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman) a permis de récolter plus de 15 millions de francs ces dernières années mais certaines limites ont été atteintes. Avec les données actuellement en sa possession, le comité SEV ne peut que s'opposer à la séparation structurelle et juridique de la CGN.
- b) L'EMPD, qui comprend notamment la rénovation du Vevey et si possible de l'Italie, doit être présenté sans délai au Grand Conseil. Il est impératif que la CGN puisse commencer la rénovation du Vevey en automne 2010 afin de pouvoir disposer du nombre suffisant d'unités pour assurer l'horaire 2012. Concrètement, si rien n'est décidé en 2009, la CGN devra supprimer des prestations dès 2012 faute d'une flotte suffisante. Pour le personnel, cela représenterait de facto une suppression de postes travail que le syndicat combattra avec détermination.
- c) La présence de la flotte Belle Epoque apporte une plus-value incontestable au tourisme vaudois et lémanique. Tous les bateaux de la flotte Belle Epoque possèdent une qualité de construction et de navigation hors du commun. Ils ont été construits spécialement pour répondre aux spécificités de la navigation lacustre. A moyen terme, les 8 bateaux Belle Epoque sont nécessaires pour garantir le niveau de prestation touristique actuel. Historique ne rime donc pas avec folklorique. Ne pas rénover, respectivement désarmer un de ces bateaux signifie de facto que la CGN devra en acheter un nouveau. Le comité SEV demande que la CGN, en collaboration avec les cantons et l'ABVL, planifie à court, moyen et long terme, la rénovation de l'ensemble de la flotte Belle Epoque.
- d) Retarder l'introduction de l'horaire de printemps 2010 est une erreur qui enclenche une spirale négative de diminution des prestations. Le comité SEV demande que l'horaire 2010 soit corrigé avant sa parution. Il est capital de renoncer à cette mauvaise économie en planifiant, à l'instar des autres compagnies, un début de saison le Vendredi saint 2 avril 2010.