

PROCES-VERBAL

de l'assemblée générale des actionnaires

Groupe CGN SA

**tenue le vendredi 7 juin 2019, à 09h30,
à l'EPFL, SwissTech Convention Center
1024 Ecublens
Auditorium B**

L'assemblée est présidée par Monsieur Benoît Gaillard, Président du Conseil d'administration. Il salue notamment les représentants des autorités françaises, de la Confédération, du canton de Vaud, représenté par Monsieur Jean-Charles Lagniaz, Chef de la division management des transports (DGMR), du canton de Genève, représenté par Monsieur Cyril Arnold, Economiste, et du canton du Valais, représentée par Madame Kathia Mettan, Secrétaire générale du département des transports, les invités, les actionnaires et les amis de la CGN. Il a l'honneur, pour la première fois, de souhaiter à toutes et à tous une cordiale bienvenue. Il salue en particulier les représentants des Services et Offices fédéraux et cantonaux, de même que les nombreux maires, syndics et municipaux des communes du bassin lémanique, qui soutiennent les activités de la Compagnie. Il salue et exprime sa gratitude à Mesdames les députées et Messieurs les députés qui soutiennent fortement la CGN.

En outre, il relève avec plaisir la présence de Monsieur Mathias Gay-Crosier, Président de la section VPT-Lac Léman du SEV, celle de Monsieur Philippe Thuner, Président de l'Hôtellerie Romande ainsi que celle de Monsieur Kurt Oesch, ancien président de la CGN. Monsieur Rémi Walbaum, ancien président est excusé. Il salue également Monsieur Stéphane Masson, Député, qui représente l'actionnariat de l'ABVL et le remercie pour le soutien continu du Grand Conseil vaudois aux activités de la CGN.

Enfin, il salue les représentants des medias en les remerciant d'ores et déjà pour leur intérêt régulier à relater les activités et les projets de la CGN.

Finalement, il remercie Messieurs Didier Zuchuat du Musée du Léman et Nicolas Dupasquier de l'Association Patrimoine du Léman (APL).

Le Président constate que les actionnaires inscrits au Registre ont reçu la convocation comportant l'ordre du jour daté du 6 mars 2019 et les propositions du Conseil d'administration. Le rapport annuel 2018, comprenant les comptes ainsi que le rapport de révision, a été mis à la disposition des intéressés au siège de la CGN dès le 7 mai 2019, sur le site Internet ainsi qu'à l'entrée de la salle. En outre, les publications requises selon les articles 16 et 36 des statuts ont été faites le 10 mai 2019 pour la FAO de Genève, pour la FAO Vaud, pour le Bulletin du Valais et pour la FOSC ; ces pièces justificatives sont déposées sur le bureau. L'assemblée a donc été convoquée selon les règles légales et statutaires.



Le Président constate que les trois représentants cantonaux et les représentants de l'ABVL sont présents et que, ainsi, plus de 50% du capital-actions est représenté.

Conformément aux statuts, le Président désigne deux scrutateurs parmi les présents, soit :

Monsieur Fabrice Nicolet, représentant de la Banque Cantonale Vaudoise
Monsieur Yves de Gunten, membre du comité de l'ABVL.

Le Président précise que le procès-verbal sera tenu par le directeur général, Monsieur Luc-Antoine Baehni, qui fonctionne comme secrétaire de l'assemblée.

Quant à l'organe de révision, il est représenté par Monsieur Olivier Zysset, de la société fiduciaire INTERMANDAT SA, à Lausanne.

La liste de présence fait ressortir que 168 actionnaires sont présents dans la salle + 441 procurations ce qui représente, au total, 86.57% du capital-actions (total des actions : 687'512 sur 794'197) : le mode de convocation et la constitution de la présente assemblée, de même que l'ordre du jour ne faisant l'objet d'aucune observation, le Président constate que l'assemblée générale est régulièrement constituée et peut délibérer.

Avant de passer au premier objet de l'ordre du jour, le Président rappelle que le procès-verbal de l'assemblée générale du 1er juin 2018 a été adopté à l'issue de la dite assemblée par la signature du Président, du secrétaire et des scrutateurs. Ce procès-verbal est disponible sur le site Internet de la CGN (www.cgn.ch), comme le sera celui de l'assemblée générale de ce jour.

Il donne lecture de l'ordre du jour :

1. **Rapports annuels du Conseil d'administration et de la Direction pour l'exercice 2018**
2. **Comptes consolidés et comptes annuels de l'exercice 2018 de Groupe CGN SA**
3. **Rapport de l'organe de révision**
4. **Discussion, votes et décharge**
5. **Elections au Conseil d'administration**
6. **Désignation de l'organe de révision**
7. **Propositions individuelles et divers**



1. **Rapports annuels du Conseil d'administration et de la Direction pour l'exercice 2018**

Le Président relève que la discussion sur l'ensemble des rapports sera ouverte sous point 4 de l'ordre du jour.

Le Président présente le rapport annuel du Conseil d'administration.

Le Directeur général présente pour la dernière fois le rapport annuel de la Direction. En effet, il a décidé de prendre une retraite anticipée.

Ces deux rapports font la synthèse du rapport annuel 2018 imprimé.

Le Président qui connaît Monsieur Baehni depuis un certain temps déjà souhaite rendre un hommage à son travail. Il relève le rôle très important qu'il a joué en tant que directeur général au cours des vingt dernières années pour faire de la CGN ce qu'elle est aujourd'hui. Il aura contribué d'abord à la réorganiser, à la professionnaliser et formaliser le fonctionnement dès l'an 2000, année symbolique de son engagement. Il aura ensuite bien sûr joué un rôle décisif dans la restructuration et la recapitalisation qui a donné naissance à la CGN dans sa forme actuelle. Enfin il a été, le chef d'orchestre de cette partition symphonique de grands projets qui place aujourd'hui la CGN dans une place enviable de n'avoir que des perspectives positives d'évolution, de changement et de croissance. Son ouverture à l'interne vis-à-vis de l'ensemble du personnel mais aussi à l'externe en direction de très nombreux partenaires, sa qualité d'écoute, son sens des priorités mais aussi son sens du devoir en auront fait pour presque ces deux décades complètes, le directeur général dont la CGN avait besoin pour franchir les étapes qui se présentaient à elle. Il ajoute à ce qu'a dit Monsieur Baehni quant aux messages qui lui ont été transmis, qu'il en a reçus également un certain nombre qui lui étaient destinés et qui disaient espérer que la CGN trouvera un numéro aussi solide, aussi polyvalent pour remplacer le directeur général qui s'en va en pré-retraite. Il croit que ce sont d'excellents signaux de l'estime que portaient beaucoup de gens à Monsieur Baehni, qui apprécient, qui suivent et qui soutiennent la CGN. Au nom du Conseil d'administration, non sans un certain regret mais en comprenant pleinement son projet et son envie de pré-retraite, qu'il souhaite bon vent à Monsieur Baehni et mieux encore pour la suite. C'est au nom de toute l'assemblée, au nom du Conseil d'administration, de la direction dans son ensemble et de la Compagnie, qu'il souhaite à Monsieur Baehni une excellente retraite et le remercie encore une fois très sincèrement pour toutes ces années de service au sein de la CGN. Merci Monsieur Baehni.

2. **Comptes consolidés et comptes annuels de l'exercice 2018 de Groupe CGN SA**

Le Président rappelle que les comptes ont été mis à la disposition des actionnaires avec le rapport annuel dès le 7 mai 2019 au siège social de la CGN.

Le Directeur financier, Monsieur Michael Gaberthuel, commente ces comptes.

Le Président saisit l'occasion de préciser que, au cours des périodes d'absences de Monsieur Baehni pour des petits problèmes de santé et à compter du 15 juin et du départ de ce dernier de la fonction de directeur général, c'est Monsieur Michael Gaberthuel qui a été désigné par le Conseil



d'administration en tant que directeur général ad interim jusqu'à l'engagement d'un nouveau directeur ou d'une nouvelle directrice général-e. Il informe l'assemblée générale que le processus de recrutement est en cours et signe de l'intérêt que suscite la Compagnie, le Président est en mesure de dire que les candidatures ont été nombreuses et qu'il y en a de qualité.

3. Rapport de l'organe de révision

Le Président suggère qu'il n'en soit pas donné lecture, sauf demande expresse d'un actionnaire.

La lecture du rapport de l'organe de révision n'est pas demandée.

Monsieur Olivier Zysset, de la société fiduciaire INTERMANDAT, à Lausanne, lit les conclusions du rapport de l'organe de révision. En complément du rapport de révision détaillé du 28 mars 2019, il mentionne que les comptes annuels sont conformes aux dispositions légales et que le système de contrôle interne existe.

4. Discussion, votes et décharge

La discussion est ouverte.

La parole n'étant pas demandée, la discussion est close.

Le Président propose le vote à main levée avec la carte blanche; cette proposition ne suscite aucune opposition. Si les scrutateurs n'arrivent pas à déterminer clairement les votes, les votes négatifs et les abstentions seront récoltés séparément pour un dépouillement systématique, au moyen du bulletin de vote dont il fixera le numéro ; ce bulletin est attaché à la carte de vote. Pour faciliter les votes, les actionnaires institutionnels sont regroupés au premier rang.

Le Conseil d'administration propose à l'assemblée générale de :

- a) Approuver les rapports du Conseil d'administration et de la Direction
L'assemblée accepte à l'unanimité cette proposition.
- b) Adopter les comptes consolidés et les comptes annuels de l'exercice 2018
L'assemblée accepte les comptes 2018 à l'unanimité.
- c) Prendre acte du rapport de l'organe de révision
L'assemblée prend acte du rapport de révision à l'unanimité.
- d) Donner décharge à l'ensemble des membres du Conseil d'administration pour leur activité durant l'exercice 2018
L'assemblée donne décharge au Conseil d'administration à l'unanimité.

Au nom du Conseil d'administration et en son nom personnel, de la Direction et de l'ensemble du personnel, le Président remercie l'assemblée générale pour son appui, qui est un témoignage essentiel de confiance envers les organes dirigeants de la CGN.



5. Elections au Conseil d'administration

5.1 Le Conseil d'administration propose la réélection des administrateurs sortants dont 4 se représentent.

Le Président précise que le Conseil d'administration est composé de 9 administrateurs dont 5 qui sont désignés par les autorités cantonales et 4 qui sont élus, conformément aux statuts (article 22).

Le Président en vient à l'élection de M. Jean Denais, Maire de Thonon-les-Bains.

Le Président demande s'il y a une autre proposition dans la salle.
Ce n'est pas le cas.

La proposition du Conseil d'administration est soumise au vote.
M. Jean Denais est élu à une large majorité avec une abstention.

Le Président en vient à l'élection de M. Jérémie Lagarrigue, ingénieur.

Le Président demande s'il y a une autre proposition dans la salle.
Ce n'est pas le cas.

La proposition du Conseil d'administration est soumise au vote.
M. Jérémie Lagarrigue est élu à l'unanimité.

Le Président en vient à l'élection de M. Yves de Siebenthal, Président de la Fondation Pro Vapore. M. Yves de Siebenthal est absent et excusé.

Le Président demande s'il y a une autre proposition dans la salle.
Ce n'est pas le cas.

La proposition du Conseil d'administration est soumise au vote.
M. Yves de Siebenthal est élu à l'unanimité.

Le Président en vient à l'élection de M. Denis Décosterd représentant des villes, Conseiller de la Municipalité de Lausanne, en charge des relations extérieures et des affaires institutionnelles.

Le Président demande s'il y a une autre proposition dans la salle.
Ce n'est pas le cas.

La proposition du Conseil d'administration est soumise au vote.
M. Denis Décosterd est élu à l'unanimité.

5.2 Information du Conseil d'administration au sujet des administrateurs désignés par les collectivités publiques



Le Président précise qu'il est en mesure d'informer l'assemblée générale sur les administrateurs désignés par les collectivités publiques.

S'agissant de l'exercice 2018, Monsieur Rémi Walbaum représentait le canton de Vaud et présidait le Conseil d'administration de Groupe CGN SA jusqu'au 31 décembre 2018, y siégeait également Madame Fabienne Freymond Cantone jusqu'au 31 mai 2018. A compter du 1^{er} janvier 2019, la représentation du canton de Vaud est assurée par Monsieur Marc-Olivier Buffat et par lui-même.

Pour la république et canton de Genève, il s'agit de Monsieur Jean-Marc Mermoud et de Monsieur Charles Burkard, actuels administrateurs dont le mandat s'étend jusqu'au 30 juin 2019.

Pour le canton du Valais, il s'agit de M. Bertrand Duchoud.

La compétence d'élire le président et le vice-président est du ressort du Conseil d'administration.

6. Désignation de l'organe de révision

Le Conseil d'administration propose à l'assemblée générale de désigner pour une année la société fiduciaire INTERMANDAT SA en qualité d'organe de révision.

L'assemblée générale accepte cette proposition à l'unanimité.

Monsieur Olivier Zysset, de la société fiduciaire INTERMANDAT SA, à Lausanne, accepte ce mandat et remercie l'assemblée générale.

7. Propositions individuelles et divers

Le Président constate deux propositions individuelles parvenues à la CGN dans le délai fixé par les statuts, soit avant le 30 avril 2019.

1.

Proposition de Monsieur Marc Ruchti, Le Mont :
Motorisation de l' « Helvétie »

M. M. Ruchti demande au Conseil d'administration d'étudier les possibilités – aussi bien juridiques, puisque cette machine exceptionnelle est dans les collections du Musée du Léman, que techniques – de rénover et réinstaller la machine à vapeur de l' « Helvétie » sur ce magnifique bateau. Remettre en activité cette machine unique à trois cylindres serait un geste pour les générations futures. Il y aurait ainsi un vapeur de plus – et quel vapeur ! – au sein de la flotte Belle Epoque naviguant sur le Léman.

Le Président informe que la CGN a tenu cette année à répondre par écrit et en amont de l'assemblée générale aux deux propositions individuelles qui ont été faites car les deux méritaient quelques développements. Il donne, ici, les éléments principaux de la réponse à M. M. Ruchti. Il va de soi que le courrier adressé à M. M. Ruchti est à disposition des actionnaires qui souhaiteraient en prendre connaissance de manière extensive en s'adressant à la direction de la CGN.



Le Président s'exprime ainsi : il est certain que l' « Helvétie » a perdu de sa valeur patrimoniale avec le remplacement de sa machine à vapeur par un moteur diesel-électrique. Selon les recherches de la CGN, les éléments de cette machine aujourd'hui exposés au Musée du Léman, incomplets, ne seraient pas réutilisables en l'état. Le bâti, ainsi que trois bielles, un piston et un demi-cylindre sont en effet les seules pièces qui semblent intactes. Les autres pièces manquent ou sont irréparablement endommagées telles que les tiges de pistons sciées, l'arbre coupé au chalumeau et quelques autres dégradations. Si par hypothèse la réinstallation d'une machine à vapeur sur l' « Helvétie » devait être décidée, il s'agirait alors de reconstruire une machine neuve, ce qui poserait un problème technique majeur puisqu'il n'existe plus de constructeur expérimenté de machines à vapeur de bateau. Les aspects patrimoniaux, ayant trait à la meilleure manière de reconstituer la machine d'origine, et financiers, puisqu'une telle entreprise renchérirait notablement une rénovation, devraient également être pris en compte et pourraient compliquer le projet. Dans tous les cas, une rénovation de l' « Helvétie » ne pourra pas avoir lieu avant une décennie. En effet, le chantier naval est, dès cette année, pleinement occupé avec la rénovation du « Rhône », puis le sera avec la construction de nouveaux bateaux dédiés au transport public (projet BMA : Bateau Moyen Accéléré). Ensuite, c'est la rénovation du « Simplon » qui aura la priorité, selon un calendrier précis qui reste à définir. Le Conseil d'administration ne prendra donc pas, en l'état actuel de ses planifications, de décisions relatives à la rénovation et au mode de propulsion futur de l' « Helvétie » avant plusieurs années. A ce stade, la CGN ne souhaite ni favoriser, ni exclure d'emblée une possibilité, mais peut garantir que les différentes options seront étudiées, le moment venu, avec la même attention.

2.

Proposition individuelle de Monsieur Jean-Claude Cochard, Les Avants
Un ferry sur le Léman !

M. J.-C. Cochard donne lecture de sa proposition. L'arrivée d'un nouveau président à la tête du Conseil d'administration de la Compagnie est l'occasion de reconsidérer le rôle que peut jouer l'entreprise dans certains segments du transport lacustre. Avec son prédécesseur, la CGN avait singulièrement amélioré la valeur ajoutée de son offre touristique, sur le modèle d'affaire qui se dispense dans les écoles de prestige de la capitale vaudoise. Aidé par un climat de plus en plus tropical, le succès a été au rendez-vous. Tout en poursuivant sa progression dans ce domaine, les autorités politiques, représentées au sein du Conseil de l'entreprise, pourraient confier à la CGN de nouvelles missions, en rapport aux questions liées à la mobilité, sous la contrainte de la réduction de l'empreinte carbone. La Confédération, en ratifiant les accords de Paris, s'est engagée dans cette voie. Passons donc des belles déclarations aux actes. Par exemple, en réévaluant, d'une manière objective, l'idée d'une liaison par ferry-boat entre Evian et Lausanne. On connaît l'aversion de l'ancien président pour cette proposition, plusieurs fois formulée devant l'assemblée générale de la CGN. La priorité de la Compagnie s'est portée sur l'achat d'un nouveau bateau de grande capacité, afin d'augmenter l'offre de transport des passagers entre ces deux villes. Malheureusement, cette nouvelle prestation ne sera pas d'une grande utilité pour la majorité des pendulaires qui travaillent dans les zones artisanales et commerciales, dispersées dans les innombrables communes vaudoises, difficilement accessibles depuis le port d'Ouchy par la seule ligne de métro, partiellement à voie unique sous la gare de Lausanne. Pour se rendre au



travail, les automobilistes s'entasseront encore souvent au poste frontière de Saint-Gingolph ! Les détracteurs de l'idée d'une liaison par ferry sur le Léman estiment que le concept est dépassé et qu'il faut augmenter l'offre des transports publics. Mais dans une logique libérale, qui convient toujours à la majorité politique de notre pays, la mobilité individuelle a encore de beaux jours devant elle, malgré l'encombrement endémique du réseau autoroutier vaudois. Ainsi, la variante ferry, corollaire de celle du ferroutage pour le rail, est une solution écologique intéressante. Chaque camion ou voiture chargé sur un train ou un bateau est une source d'émission de gaz à effet de serre (GES) en moins, sur un itinéraire donné. Paradoxalement, c'est en Amérique du nord et en Scandinavie, où l'économie de marché est la plus développée, que l'offre de transport par ferry est la plus abondante. Lausanne, avec sa pénétrante autoroutière de Vidy, serait un excellent point de connexion pour un service de ferry avec la rive sud du Léman. Côté français, c'est plus difficile. Mais la pénurie des places de stationnement pour les automobilistes, clients de *CGN MOBILITE*, incitera, probablement, les autorités françaises à agir. Comme dit précédemment, chaque véhicule embarqué sur un ferry lémanique serait une émanation de GES en moins autour du lac et une place libérée sur l'autoroute, entre Rennaz et Lausanne. Quant à la réouverture du tronçon ferroviaire entre Evian et Saint-Gingolph, celle-ci ne serait pas une alternative intéressante pour les usagers de la rive sud Léman, étant donné qu'il faudrait passer par Saint-Maurice. Les autorités vaudoises sont fières du résultat de la première édition des *Assises vaudoises du climat*, mise sur pied par le département du territoire et de l'environnement. Dans ce contexte favorable, il me semble que la CGN peut et devrait rouvrir le dossier d'une étude de faisabilité pour une liaison ferry entre la rive suisse et française du lac Léman. Une idée qui n'est pas farfelue à la vue du succès, toujours pas démenti, du trafic ferry entre l'Allemagne et la Suisse sur le Bodensee ou celui des deux rives du lac de Zurich. Pour aboutir, le projet d'un service de ferry doit vaincre un sentiment de frilosité culturelle des Romands, face au pragmatisme germanique qui fait dire à certains que cette idée, pour le Léman, est une utopie, alors que cette proposition pourrait parfaitement s'inscrire dans le changement de nos certitudes, pour répondre à l'urgence climatique.

Le Président informe que la CGN a également répondu par écrit à la proposition individuelle de M. J.-C. Cochard. Il donne, ici, les éléments principaux de la réponse. Il va de soi que le courrier adressé à M. J.-C. Cochard est à disposition des actionnaires qui souhaiteraient en prendre connaissance de manière extensive en s'adressant à la direction de la CGN.

Si l'objectif est de développer une offre, pour rentrer dans la logique de M. J.-C. Cochard, avec l'intensité de celle qui se déploie sur le lac de Zurich, c'est-à-dire avec une capacité dans chaque sens qui se compte en plusieurs centaines de voitures, le calcul relativement approximatif amène à penser qu'il faudrait alors acquérir une dizaine de ferries-boat de type de ceux qui circulent sur le lac de Zurich, ce qui représenterait, probablement avec les gares et avec deux, trois investissements annexes, pas moins de 100 millions de francs d'investissements pour avoir une capacité qui resterait finalement limitée, par heure et par sens, à quelques centaines de voitures. Cette offre ne résiste pas à la comparaison avec les 1200 passagers par heure et par sens que permettra, sans aucun changement des infrastructures portuaires, la mise en service d'un seul BMA sur la seule ligne N1 Ouchy-Evian. Donc, il y a un premier problème qui est un problème réellement d'entreprise, de rentabilité de l'opération. Les



tarifs devraient être très élevés ou alors l'offre devrait être subventionnée de manière importante pour que cela vaille la peine. Il reste encore à voir qui accepterait de garantir les emprunts à hauteur de 100 millions de francs pour une offre de ce type. Pour répondre à M. J.-C. Cochard, il s'est renseigné sur le prix des ferries, il n'y a pas besoin d'études de faisabilité pour savoir que c'est un projet à 100 millions de francs au moins alors que, aujourd'hui, la CGN sollicite passablement de financements lorsqu'elle fait des rénovations à 15 millions de francs et qu'elle acquiert des bateaux à hauteur de 15 millions de francs également. Il attend encore qu'on lui dise quelle serait la commune du côté suisse du lac, il attend aussi de voir quel corps électoral de cette commune accepterait ensuite en référendum de voir s'implanter sur ses rives une gare de transfert route/bateau qui devrait quand même être dimensionnée de manière relativement imposante, surtout si la CGN veut répondre au trafic pendulaire, c'est-à-dire de pouvoir prendre en charge énormément de voitures aux heures de pointe de façon rapide. Il s'agirait donc probablement d'avoir une grande zone de stockage c'est-à-dire un grand parking et évidemment une interface pour embarquer sur les bateaux. Là encore, il pense que du côté suisse du lac, étant donné la sensibilité du sujet, il serait surpris que la CGN trouve une commune. Il précise, en réponse à la remarque de M. J.-C. Cochard sur la pénurie de places de parc, que tant la ville de Thonon-les-Bains que celle d'Evian-les-Bains prévoient dans un avenir proche de construire des parkings importants aux abords des embarcadères de la CGN. Dans une logique de transport public, il pense que le projet « ferry » ne s'inscrirait pas tout à fait dans la stratégie des autorités françaises de devoir tout à coup remplacer ces parkings par des gares de chargement dont l'aspect esthétique s'inscrirait assez mal dans le paysage que souhaite avoir des communes comme Thonon, Evian et Yvoire pour leurs bords de lac. Finalement, la politique de mobilité, notamment des cantons romands, consiste dans la mesure du possible à promouvoir le report modal et à permettre de faire en sorte que les gens qui empruntent la voiture pour des trajets qui peuvent être faits en transport public, dans la mesure du possible, laissent la voiture au domicile et empruntent les transports publics. Un certain nombre d'études qui sont déjà faites montrent qu'il y a encore une bonne réserve de gens qui peuvent facilement se rendre à leur lieu de travail en transport public et qui ne sont pas dans le cas de figure que M. J.-C. Cochard évoquait. A ce titre, il est heureux de dire que dans quelques jours sera inaugurée, au départ d'Ouchy, une nouvelle ligne (24) de transport public appelée ligne tangentielle qui ne passe pas par le centre de Lausanne et qui permet de se déplacer directement en direction de l'ouest le long du lac (CIO, Bourdonnette, etc.), ce qui répondra à un certain nombre de problèmes et offre une connexion vers le sud-est du site des Hautes écoles.

Le Président ne souhaite priver personne de la parole et tient à préciser qu'il n'y aura pas de débat à ce sujet et d'entente avec M. J.-C. Cochard, il ne donnera pas la possibilité à ce dernier de répondre. Par contre, il procédera à un vote consultatif à l'issue des différentes prises de parole.

M. Jean-Claude Golay, à St-Prex, demande si la CGN a prévu suffisamment de places pour les vélos électriques sur les nouveaux bateaux (BMA).

Le Président répond que, à son avis, il y a suffisamment de places en tout cas multifonctionnelles qui ont été conçues. Il a envie de lui répondre par l'affirmative mais il enverra à M. Golay une réponse un peu plus détaillée vue



avec la direction, en particulier avec M. Gafner, Directeur technique sur ces espaces multifonctionnels de stockage.

Un actionnaire revient sur le ferry sur le Léman en précisant que le succès du trafic ferry entre les deux rives du lac de Zurich est dû en partie à la présence de structures ferroviaires. Au centre d'Ouchy, il ne voit pas très bien comment cela peut être faisable.

M. Jean-François Fornet, à Hérémece, est fort aise que M. J.-C. Cochard reprenne son idée de ferrys sur le lac Léman, l'année passée il était tout seul à prêcher dans le désert. Il a une question d'ordre administratif. En effet, les propositions individuelles doivent être parvenues à la CGN avant le 30 avril, or, il a reçu la convocation à l'assemblée générale le 3 mai. C'est la raison pour laquelle il s'est dispensé d'écrire à la CGN. Néanmoins, il pense qu'il y a une anomalie sur ce lac. La CGN parle de chiffres, de rentabilité en essayant de convaincre les actionnaires noir sur blanc que tout ce qu'elle fait est bon. Il dit simplement que, avec les BMA, il faudra toujours reculer, ce qui représente une perte de temps et de l'énergie, contrairement à un bateau Ro-Ro (de l'anglais *roll-on/roll-off* signifiant littéralement « rentrer en roulant, sortir en roulant»). Ensuite, il tient à dire que, par le passé, le lac Léman avait un trafic marchandises énorme et il trouve que la CGN devrait quand même essayer de faire un essai ou étudier, pour le moins, la faisabilité. Finalement, les coûts d'exploitation d'un ferry sont pareils à ceux des BMA qui vont prochainement être mis en service, ce qui veut dire que la rentabilité sera bien meilleure.

M. Junod, à Genève, propose à la CGN de réfléchir à un lancement de souscription et en contrepartie les gens recevraient une carte avec une réduction sur les bateaux CGN. Il propose également, avec tous les frontaliers qui utilisent les bateaux, d'offrir la possibilité d'avoir un abonnement sur deux ans, trois ans, voire cinq ans, avec des rabais selon le type d'abonnement choisi.

Le Président prend bonne note de ces deux propositions qui seront traitées. Toutefois, il pense qu'il y a des difficultés notamment au niveau des abonnements pluriannuels pour des questions de supports sur lesquels les abonnements sont émis (SwissPass) qui ne permettent pas forcément d'avoir des forfaits de ce type.

M. Delamaison, à Yverne, cite un dicton : « quand on veut, on peut toujours, quand on ne veut pas, on trouve toutes les excuses ». Il pense que, à l'époque, avec l'esprit suisse, les Champs-Élysées n'auraient jamais été conçus.

Le Président donne l'avis et la détermination du Conseil d'administration en reprenant les termes de M. Delamaison : le Conseil d'administration estime que l'on ne peut pas mais le Conseil d'administration assume tout à fait qu'il ne veut pas.

Le Président propose de passer à un vote consultatif sur la proposition individuelle de M. J.-C. Cochard, puisque cela a été son souhait et que cela lui paraît tout à fait légitime de le lui accorder.



La proposition de M. J.-C. Cochard telle qu'il se permet de reformuler est celle de charger le Conseil d'administration d'une étude de faisabilité à propos de l'idée qu'il a développé. Le Président précise que ce vote à une valeur consultative, ce point n'ayant pas été mis à l'ordre du jour, il n'est pas jugé contraignant mais bien évidemment le Conseil d'administration en tiendra compte de manière tout à fait honnête selon le résultat de cette consultation.

La proposition du Conseil d'administration est de s'opposer à cette proposition pour les motifs qu'il a évoqué tout à l'heure

Le Président propose le vote à main levée avec la carte blanche.

Les personnes qui sont d'accord avec la proposition de M. J.-C. Cochard peuvent lever leur bulletin de vote.

Le Président constate une vingtaine d'actionnaires qui se prononcent en faveur de la proposition de M. J.-C. Cochard.

Les personnes qui s'opposent et qui suivent la recommandation du Conseil d'administration peuvent lever leur bulletin de vote.

Le Président constate le vote des actionnaires cantonaux majoritaires, il constate le vote de l'actionnariat ABVL important.

Les personnes qui s'abstiennent peuvent lever leur bulletin de vote.

Le Président constate une quinzaine d'abstentions.

La proposition de M. J.-C. Cochard est refusée.

Le Président, selon la tradition, ouvre la discussion. Par contre, aucune décision formelle ne pourra être votée en relation avec les interventions à venir.

M. François Bachmann, à Cully, voit tous les jours passer devant chez lui avec plaisir les beaux bateaux de la CGN, en particulier « La Suisse ». Jusqu'il y a trois semaines, ce bateau a, suspendu à l'arrière, un canot en bois naturel qui doit être en acajou et qui était bâché. Cette bâche a disparu depuis trois semaines ce qui est une amélioration du point de vue esthétique. Toutefois, au point de vue de la durabilité du canot, il se pose la question.

M. Decoppet, président de l'ABVL et administrateur de CGN Belle Epoque SA, répond que, indirectement, dans le cadre de CGN Belle Epoque SA qui a enregistré cette demande récurrente, il n'était pas normal qu'un canot d'intervention supplémentaire, soit bâché. Avec tous les moyens mis à disposition pour valoriser les bateaux Belle Epoque, un canot d'intervention bâché est une ineptie. La demande de M. l'actionnaire a été enregistrée et il a contacté le service technique de la CGN qui a été d'accord que, pendant la période estivale, « La Suisse » navigue avec un canot débâché. Les défenseurs de la flotte Belle Epoque sont absolument confiants et assumeront le fait que cela nécessitera un peu plus d'entretien et quelques petites dépenses supplémentaires tout à fait acceptables.

M. Edy Bucher, à Préverenges, admire tous les soirs ainsi que pendant les journées ces magnifiques bateaux Belle Epoque qui passent de St-Sulpice à Morges et il les adore. Il demande si pour la nuit il serait possible que la CGN installe une chaîne lumineuse, avec des ampoules, en différentes couleurs ou seulement en blanc, du devant des bateaux Belle Epoque en direction de la cheminée et ensuite descendre jusqu'à la fin du bateau. En effet, la nuit ça donne l'impression que c'est un demi-bateau qui navigue avec juste la cabine du



milieu qui est illuminée. Sa demande valoriserait ces magnifiques bateaux la nuit. Il ne pense pas que cela devrait engendrer un coût significatif. Lorsqu'il habitait encore dans le canton de Lucerne, il appréciait – et il n'était de loin pas le seul – quand les bateaux Belle Epoque sur le Lac des Quatre cantons se montraient fièrement sous ce joli aspect lumineux.

M. Lagarrigue, administrateur CGN, signale que la CGN a l'obligation de respecter les normes de navigation en matière d'éclairage mais il prend note des points de M. Bucher et verra comment répondre à une décoration possible.

M. Jemelin, à Ollon, a une question à propos de l'horaire. Il est surpris de voir que dans l'horaire de printemps, les bateaux naviguent tous les jours dans le Haut-lac et seulement le samedi et le dimanche du côté de Genève. Il demande la possibilité d'étendre l'horaire de printemps aussi bien du côté de Genève que du côté de la Riviera et de manière à ce que la navigation débute de façon harmonieuse sur l'ensemble du lac.

Le Directeur général explique que, surtout dans le Grand-lac, il y a de nombreuses demandes sur le renforcement du service à l'horaire du printemps, en particulier entre Lausanne et Nyon. Ces demandes sont récurrentes et la CGN est ouverte à répondre positivement, Néanmoins cela passe par les commanditaires des prestations de la CGN qui a des solutions mais qui sont pour le moment trop chères au vu des coûts de l'enveloppe qui est accordée à la CGN. Toutefois, avec l'arrivée des BMA, horaire 2021, il y aura ou il y aurait des possibilités de développer un peu le trafic, en tout cas jusqu'à Morges. Ces projets dépendent des commanditaires de l'horaire de la CGN qui décideront in fine. Du côté de Genève, durant tout l'horaire de printemps, il y a des bateaux, c'est surtout le Grand-lac qui est délaissé. La CGN en est consciente, mais c'est une question d'argent.

M. Jean Nicole a une question en relation avec la Fête des Vignerons. Il demande si la CGN a prévu une offre renforcée dans ce cadre-là.

Le Président informe que la CGN est une partenaire stratégique de la Fête des Vignerons. Des courses spéciales auront lieu tous les jours de spectacles, de Lausanne à Vevey et retour mais aussi en direction du Bouveret. Aujourd'hui, des indications directes sur le partenariat avec la Fête de Vignerons se trouvent sur le site Internet de la CGN, avec la possibilité d'accéder à l'horaire des courses spéciales. La CGN fait tout son possible pour que la Fête des Vignerons mette autant que possible en avant les offres de la CGN pour encourager les gens à se déplacer en bateau. Il y a encore quelques réglages à effectuer, ce qui explique peut-être que les gens n'ont pas encore vu les offres de la CGN.

Mme Monique Roux avait en partie une question en relation avec la Fête des Vignerons. Elle fait partie des 5000 figurants qui viennent de tout le tour du lac Léman et de beaucoup plus loin et demande, au niveau de la cadence des horaires, si une faveur (tarif spécial) est envisagée pour les figurants qui embarquent avec leur vélo. Toujours dans la mobilité, elle demande si la CGN a imaginé un partenariat avec des vélostations.



Le Président informe que, aujourd'hui, la connexion depuis la gare lacustre vers la location de vélos en libre-service existe, il y en a à Ouchy, mais elle n'est pas optimale. Il se trouve, très précisément, que la CGN est en discussion depuis quelques mois avec la ville de Lausanne, qui est propriétaire du bâtiment de la gare lacustre, pour essayer d'améliorer un peu le fonctionnement de ce bâtiment pour ses passagers. Aujourd'hui, c'est un bâtiment de transit avec une salle d'attente, avec des guichets, il sert également au personnel de la CGN avec entre-autre des vestiaires. Ce n'est pas à proprement parler une gare au sens fonctionnel. Il manque, entre-autre, à ce bâtiment la facilitation de transfert vers d'autres types de transports. Une des priorités de la CGN pour les prochaines années c'est vraiment d'essayer d'améliorer le fonctionnement de ce bâtiment mais aussi la connexion autour avec les autres modes de transport. Et puis évidemment cela va de pair avec l'information aux voyageurs, qui n'est peut-être pas encore suffisante malgré les investissements consentis. La suggestion de Mme M. Roux ne sera donc pas oubliée.

Le Directeur général a déjà eu l'occasion d'échanger sur ce sujet. La CGN n'a pas l'intention de faire des prix de faveur pendant la Fête des Vignerons pour ce qui est des vélos. De manière plus générale, la CGN est confrontée comme les autres entreprises de transport public à un afflux de vélos. Sur le principe, la CGN est évidemment favorable à la mobilité douce, donc favorable à ce que les vélos puissent embarquer à bord mais comme sur le métro m2, la CGN est confrontée à l'affluence des vélos et à un moment donné, il y a la cohabitation passagers / vélos. Ainsi, sur le métro m2, les tl stipulent qu'il faut que la place le permette, c'est-à-dire en dehors des heures de pointe où l'affluence des voyageurs est très importante. Durant la Fête des Vignerons, il y aura forcément une affluence des voyageurs importante. Donc, la CGN pour être cohérente avec sa politique générale, maintiendra un titre de transport additionnel pour le vélo.

M. Henri Frete, à la Tour-de-Peilz, relève que le lac est un vrai bonheur et les décors d'alpes autour aussi, mais, malheureusement, depuis plusieurs années, surtout par économie, la CGN n'offre plus le tour du Haut-lac et ceci manque beaucoup ! Les collectivités françaises ayant augmenté leur participation financière serait-il possible d'avoir la joie de revoir un jour ce tour du Haut-lac à l'horaire ?

Le Directeur général répond volontiers à cette question. A l'époque où la CGN l'avait supprimée, il y a au moins quinze ans, la fréquentation ne la justifiait plus. Des sondages avaient quand même été faits, c'était un tour d'environ quatre heures puisqu'il fallait passer par toute la côte française. Il y avait d'une part le manque de financement, de volonté française de payer pour des courses touristiques où finalement il y avait très peu de monde et d'autre part le désir des clients de faire plutôt des boucles de l'ordre de deux ou trois heures. Typiquement, si la CGN voulait refaire le tour du Haut-lac, elle devrait, par exemple pour le bateau « La Suisse », faire que deux boucles, elle n'aurait pas, selon la loi sur la durée du travail, le temps matériel de faire les trois boucles que la CGN fait aujourd'hui, ce qui conduirait à un fort manque à gagner pour finalement desservir des ports qui n'ont pas le potentiel nécessaire. Pour le moment ce n'est pas du tout dans les plans de la Compagnie ou des commanditaires de prestations. Néanmoins, la CGN est toujours attentive au développement, typiquement avec la route entre Evian et St-Gingolph qui va



être fermée, puisqu'elle a des demandes ou des discussions préliminaires avec ses partenaires français pour voir si un service ponctuel pourrait être mis en place. Bien sûr ce n'est pas le tour du Haut-lac.

M. Jean Vernet, à Montreux, relève que, concernant les problèmes d'horaires, qu'il connaît assez bien, actuellement l'horaire de la CGN, des CFF et de toutes les compagnies est à l'enquête. Donc si les actionnaires ont une demande, en particulier dans le Grand-lac, ils peuvent consulter le site Internet www.projet-horaire.ch et faire une prise de position jusqu'au 16 juin 2019. Il recommande chaudement aux actionnaires de faire des prises de position pour cette desserte du Grand-lac.

M. Sébastien Schmidt, de Lausanne Tourisme, a souvent la demande de la part de touristes pour que les casiers soient remis en service au débarcadère d'Ouchy.

Le Président fait remarquer que, en effet, les casiers sont toujours là mais plus en service. La CGN prend le point et regardera comment le traiter.

M. Besençon, à Morges, propose, pour le futur, de faire une course Lausanne-St-Sulpice-Morges-Rolle-Thonon-Evian-Lausanne. Cette ligne existait à l'époque avec le bateau « Major-Davel ».

Le Directeur général relève que c'est un peu la même réponse qu'il a faite précédemment. Il pense qu'il y a plusieurs propositions dans le même sens, il y a aussi des demandes de renforcement par exemple entre Genève et Yvoire et finalement la CGN doit faire avec l'enveloppe de subventionnement à disposition et par exemple, pour la proposition que M. Besençon émet, il n'y a, aujourd'hui, simplement pas de bateau. Clairement, tous les efforts de la Compagnie ces prochaines années iront dans le renforcement des trois lignes de service public avec le projet BMA, ce qui va prendre beaucoup d'énergie et la CGN n'aura probablement pas les moyens pour développer d'autres lignes.

Le Président complète en relevant que, pour les lignes touristiques, l'enveloppe de subventionnement à disposition, de la part des cantons, est limitée et pour des raisons que tout le monde peut comprendre, il n'y a pas aujourd'hui de volonté d'augmenter ce subventionnement mais par contre c'est un domaine dans lequel la CGN peut encore s'améliorer en remplissant mieux, elle a des capacités de réserve. Les actionnaires pourront découvrir dans un peu plus d'une semaine de nouvelles propositions qui vont être faites pour essayer d'attirer un nouveau public sur ces offres touristiques. Il est clair que si la CGN arrive à développer d'importantes nouvelles recettes sur les lignes dont elle dispose aujourd'hui, cela pourrait lui donner des marges de manœuvre, en tout cas explorer d'autres choses. En l'état actuel, le niveau du subventionnement restant égal, la CGN n'a pas forcément ces marges de manœuvre-là. Mais la CGN travaille sur le fait de mieux utiliser les capacités sur les lignes touristiques et d'augmenter les recettes, en espérant que cela portera ses fruits et créera quelques marges de manœuvre financières.



La parole n'étant plus demandée, la discussion est close.

Le procès-verbal sera approuvé par les signatures du Président, du secrétaire et des scrutateurs, selon proposition du Président acceptée par l'assemblée générale à l'unanimité. Le procès-verbal pourra être consulté sur le site Internet de la CGN : www.cgn.ch

Sans autre objet, l'assemblée est levée à 11h20.

Le Président : B. Gaillard

Le secrétaire : L.-A. Baehni

Les scrutateurs :

M. Fabrice Nicolet :

Monsieur Yves de Gunten :