

Léman

«En développant ses lignes de transport public, la CGN renoue avec son histoire»

Benoît Gaillard a été élu président de la compagnie. Pour y faire rimer essor de la mobilité et protection du patrimoine

Claude Béda

Benoît Gaillard (34 ans) ajoute une corde, et même plusieurs, à son arc. L'élu socialiste lausannois, ancien collaborateur personnel de la conseillère d'État Nuria Gorrite, est le nouveau président de la Compagnie générale de navigation (CGN). Il succède à Rémi Walbaum, chargé de l'innovation à l'École hôtelière de Lausanne (EHL), qui avait repris les rênes de l'entreprise en 2012 alors qu'elle venait de se restructurer en holding. Parole au nouveau jeune loup du lac.

Aimez-vous les bateaux?

Je les ai toujours aimés, même si je n'ai jamais pratiqué la navigation. Tout jeune, j'admirais les bateaux de la CGN, en particulier l'impressionnant *Simplon*. Je ne comprenais pas pourquoi on avait donné le nom d'un tunnel à un bateau. Mon grand-père m'a alors emmené découvrir cette magnifique flotte. Aujourd'hui encore, je suis fasciné par les machines à vapeur que l'on peut voir à l'intérieur des bateaux.

C'est l'histoire d'un jeune homme qui vient s'occuper d'une vieille dame?

On peut le dire comme ça. Même si la CGN a démontré qu'elle savait innover avec la création des lignes transfrontalières. Elle n'est en



Le Lausannois Benoît Gaillard succède à Rémi Walbaum à la présidence de la Compagnie générale de navigation. PATRICK MARTIN

tout cas pas sclérosée dans des fonctionnements passés. Je peux y apporter un regard frais qui pourra être utile auprès de la jeune clientèle en ce qui concerne notre offre touristique. Mais j'ai surtout quelques connaissances en matière de transports publics de toutes sortes. J'apporterai d'ailleurs la vision qu'ont aujourd'hui les autorités politiques dans ce domaine. Et il faut reconnaître qu'il y a maintenant un consensus, toutes tendances confondues, pour exploiter davantage le

Léman, alors que les routes et les voies ferrées sont saturées. Dès lors, la CGN ne peut pas simplement s'adonner au tourisme et faire du transport public à côté.

Que dire de l'état de santé de la compagnie?

C'est une entreprise qui se porte bien sur le plan financier et dont le nombre de passagers s'accroît d'année en année. Elle bénéficie, de surcroît, d'un attachement phénoménal de la population. Et encore plus phénoménal de son

propre personnel. Tout cela mérite d'être bien exploité.

La mobilité est donc une priorité à vos yeux...

Il s'agit de conjuguer le développement du transport public avec la conservation et la promotion du patrimoine historique. En développant ses lignes de transport public, la CGN renoue d'ailleurs avec son histoire. Car, au départ, ces lignes étaient utilisées pour se déplacer et non uniquement pour l'agrément touristique. Le trans-

port public appartient aussi au patrimoine de la CGN. En faisant construire son premier bateau moderne orienté sur le transport de pendulaires, la CGN va achever de devenir, en plus d'une compagnie touristique, une vraie entreprise de mobilité. C'est pour accompagner la mise en œuvre de cette transition et pour former un vrai tandem au service des intérêts vaudois que nous avons été désignés au conseil d'administration, le député PLR Marc-Olivier Buffat, et moi. Notre sensibilité

politique différente a été choisie volontairement pour resserrer les liens de la compagnie avec son environnement institutionnel: les trois cantons actionnaires et les partenaires français.

Où en est-on dans la construction de ce nouveau bateau transfrontalier?

Les études de conception sont bouclées. La prochaine étape est l'appel d'offres public. L'acquisition de ce premier bateau moyen accéléré (BMA) est rendue possible par la signature d'une convention de financement avec les partenaires français pour environ 15 millions. D'une capacité de 700 personnes, il devrait être mis en service en 2021 entre Lausanne et Évian. Il s'agit d'augmenter la fréquence des courses et d'améliorer la qualité du service.

Les bateaux historiques Simplon et Helvétie auront-ils aussi droit à leur rénovation?

Ces dernières années, les rénovations se sont effectuées à un rythme exceptionnel. Mais les Cantons de Vaud, de Genève et du Valais, qui viennent de s'engager financièrement pour le *Rhône*, ont fait part de leur intention de poursuivre leur soutien important aux bateaux historiques.

Toujours par le recours à des financements privés?

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) a démontré qu'il était possible de lever des fonds privés pour rénover ces bateaux. Le principe d'alternance entre financement public et privé institué lors de la rénovation du *Vevey* devrait donc se poursuivre. Cette solution est politiquement bien acceptée et bienvenue.