



Le nouveau président, Benoît Gaillard, ne manque pas d'idées. Yvain Genevay

La CGN lance une forme de Magic Pass du lac

LAC LÉMAN La Compagnie de Navigation cherche à développer l'utilisation de ses lignes pour les loisirs, explique son président, Benoît Gaillard.

LUCIE MONNAT
lucie.monnat@lematindimanche.ch

La CGN lance le 16 juin une nouvelle offre, la carte «Horizon». De quoi s'agit-il?
Il s'agit d'un abonnement annuel permettant un accès illimité à l'ensemble de nos lignes touristiques, en 1^{re} classe. Pour 149 francs, il est possible de voyager toute l'année sur l'ensemble des bateaux de la CGN, sauf les lignes «pendulaires» - par exemple Lausanne-Évian ou Nyon-Yvoire - pendant la semaine. Ces trajets sont toutefois inclus pendant le week-end. Nous lançons également une carte pour les familles, soit deux adultes et jusqu'à quatre enfants, pour 259 francs.

Une sorte de Magic Pass du lac?
En quelque sorte. Notre logique est que plus on utilise la carte, plus elle est avantageuse. Elle peut devenir rentable à partir de deux voyages. Aujourd'hui, l'utilisation de nos lignes pour les loisirs a un potentiel inutilisé, en particulier chez les moins de 40-50 ans. Ce forfait vise à toucher des gens qui ne possèdent pas forcément d'abonnement de transports publics, et ne sont pas des aficionados de la CGN. En enlevant la barrière des prix, nous tentons de transformer la logique d'utilisation: passer de l'excursion annuelle à l'automatisme du week-end, par exemple en calant sa balade à Lavaux avec les horaires des bateaux.

Doit-on comprendre que vos bateaux sont délaissés par les touristes?
Au contraire, nous enregistrons une croissance continue du nombre de passagers chaque année. Nous n'avons pas de problème de sous-fréquentation, mais le nombre de places disponibles augmente.

La CGN en chiffres

1873

La CGN naît il y a 146 ans. Mais le tout premier bateau à vapeur à naviguer sur le Léman, le «Guillaume-Tell», a été lancé en 1823 déjà.

19

La flotte de la CGN compte 19 bateaux, dont 8 navires à vapeur historiques.

2,4

C'est, en millions, le nombre de passagers comptabilisés en 2018. Parmi eux, 1 378 000 touristes. Les pendulaires, au nombre

de 1 025 000, ont augmenté de 11,6% au cours des cinq dernières années. La progression de la fréquentation touristique est de 10,6%.

9

Le nombre de partenaires de la carte «Horizon», permettant à ses propriétaires de bénéficier d'un rabais de 10 à 30% sur certaines attractions sises dans les villes de ses ports, à l'instar du Musée olympique, de Chaplin's World, d'Aquatis, du Swiss Vapeur Park, de l'Alimentarium ou du Musée de la Croix-Rouge.

Dès la fin de la rénovation du «Rhône» début 2021, la flotte comportera sept bateaux d'époque restaurés et aptes au service. Cela n'était pas arrivé depuis longtemps.

Le financement de cette carte suit, elle aussi, la logique du Magic Pass.
Nous lancerons le projet uniquement si nous atteignons 2000 souscriptions. Nous assurons ainsi une offre rentable, car le but n'est pas de demander aux pouvoirs publics de la financer. Il faut qu'elle soit autoporteuse et génère des recettes. Si nous n'attei-

gnons pas cet objectif nous laisserons tomber. Nous lançons l'offre jusqu'en octobre. Si nous rencontrons le succès espéré, les personnes inscrites recevront leur carte pour le 1^{er} janvier 2020, valable pour toute l'année. Ce mode de financement est aussi une manière de rendre la pareille aux personnes qui ont soutenu cette flotte patrimoniale au cours de ces dernières années.

C'est-à-dire?

Tant les collectivités publiques que les bienfaiteurs privés, y compris les tout petits donateurs, font de gros efforts pour soutenir la flotte historique. En la rendant plus accessible, nous marquons notre volonté de ne pas en faire une flotte muséale mais un patrimoine vivant et utile.



«Nous adjugeons cet été un marché pour la construction d'un nouveau bateau de 700 places»

Benoît Gaillard, président de la CGN

Utile, mais destinée aux touristes.

À votre entrée en fonction, vous aviez exprimé votre volonté de donner la priorité au développement de la mobilité. Pourquoi ne pas se concentrer sur cet aspect-là en premier?

Les deux ne s'opposent pas. Les projets de développements concernant le trafic pendulaire sont extrêmement nombreux. Nous adjugeons cet été un marché pour la construction d'un nouveau bateau dédié exclusivement aux transports publics, de 700 places. Cela fait trente ans qu'un projet de cette ampleur n'a pas été lancé. Notre ambition est de pouvoir monter de manière très nette les cadences, de façon à obtenir à terme un bateau toutes les 45 minutes, par exemple entre Lausanne et Évian. C'est l'augmentation de l'offre qui a la priorité pour nos lignes de transport public. Nous travaillons en permanence à limiter nos coûts, mais nous ne pouvons pas baisser nos tarifs. Aujourd'hui, nos bateaux sont pleins. Réduire les prix n'attirerait pas de nouveaux passagers, par contre nous devrions demander une augmentation de nos subventions, ce qui n'est pas souhaitable. Les pouvoirs publics s'engagent déjà avec force pour rendre possible l'acquisition de nouveaux bateaux.

Les rives françaises du Léman participent-elles aussi?

Le Canton de Vaud a trouvé un nouvel accord de financement avec les collectivités publiques françaises. C'est une énorme évolution pour la CGN, qui s'est souvent conçue comme une entreprise principalement romande. À présent, nous sommes entrés dans une dynamique réellement lémanique, à l'image du Léman Express à Genève. Ce type de collaboration s'inscrit dans notre volonté d'inciter les gens à prendre le bateau plutôt que la voiture. Les 700 personnes à bord d'un bateau polluent beaucoup moins que 700 chauffeurs de voiture qui font le tour du lac pour aller travailler.

À quand le bateau 100% écolo?

Une motorisation hybride est l'une des conditions sine qua non posées aux constructeurs de notre nouveau bateau. Les technologies électriques actuelles ne sont pas assez fiables, notamment en termes de capacité des batteries. Mais le fournisseur que nous choisirons devra pouvoir nous assurer qu'on pourra changer la motorisation et passer au tout électrique dès que la solution technique sera là. Nous espérons que ce soit le cas dans les cinq à sept ans.

Faut-il y voir une volonté de dépoussiérer cette vieille dame qu'est la CGN?

On dépoussière lorsqu'il y a quelque chose à dépoussiérer. La CGN est une entreprise très dynamique, avec des gens passionnés. Par contre, nous avons besoin de sortir de cette image de patrimoine uniquement visuel. Des millions de paires d'yeux nous observent chaque jour sur le lac, mais trop peu franchissent le pas de monter sur le pont. Or, quelque part, nos voyages offrent la possibilité de ralentir, de prendre le temps d'admirer le paysage. En ce sens, nous sommes très connectés avec l'esprit contemporain.