

Mobilité

La CGN étoffe sa flotte pour les pendulaires

Deux nouveaux bateaux permettront de développer la desserte lacustre entre la France et la Suisse. Un essor qui s'accompagne d'une nouvelle clé de répartition financière

Renaud Bournoud

Les projets de développement de la mobilité se multiplient dans le bassin lémanique. D'ailleurs, ils en reprennent la dénomination: Programme Léman 2030, Léman Express, etc. Et puis, au milieu, il y a cette grosse gouille. Elle n'est pas uniquement dédiée à la plaisance ou au tourisme. Près de 1,25 million de pendulaires la traversent chaque année. Les prévisions annoncent une hausse de 4% de passagers transfrontaliers ces prochaines années. Ces voies de communication lacustre nécessitent également d'être développées. Jeudi, les autorités vaudoises et leurs homologues de France voisine ont signé une «convention de coopération» qui lance l'achat de deux nouveaux bateaux de grande capacité pour la Compagnie générale de navigation (CGN) (*lire encadré*). «Une signature qui renforce encore davantage les liens entre les deux rives», a lancé Josiane Lei, la maire d'Évian, qui recevait dans sa ville les voisins d'en face pour la partie officielle.

Le premier bâtiment est attendu sur la ligne Lausanne - Évian-les-Bains dès 2022. Associé à l'actuel *Léman*, il doit permettre de faire passer la cadence aux heures de pointe de 80 à 45 minutes. Son jumeau devrait, lui, débarquer sur la ligne Lausanne-Thonon en 2023.

Répartition du déficit

Ces deux nouveaux navires sont en quelque sorte la partie émergée de la convention. Le texte, qui s'inscrit dans la droite ligne du protocole d'accord signé en mai 2018, règle aussi les questions de gros sous. Ainsi, le déficit d'exploitation des lignes lacustres transfrontalières, environ 4 millions par an, sera réparti à parts égales entre la France et la Suisse. «Pour nous, cette signature est un changement de paradigme complet», relève Benoît Gaillard, président du conseil d'administration du groupe CGN SA. Jusqu'à présent, le plus gros bailleur de fonds de la CGN était du côté suisse. Qui paie commande. Désormais, les collectivités publiques de la rive française auront voix au chapitre. «Ce document acte pour le long terme l'engagement des autorités des deux pays à définir conjointement et de manière coordonnée l'offre de transport public sur le lac Léman», indique le communiqué de presse commun.

«Ce ne fut pas un long fleuve tranquille», se rappelle Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'État vaudois et cheffe du Département des infrastructures. Les négociations ont été longues pour aboutir à une «vision nouvelle de ce territoire partagé». «Le développement économique de la métropole lémanique nécessite un bassin de recrutement qui dépasse nos frontières», ajoute la présidente. Pascal Broulis, son collègue au Conseil d'État vaudois,

«Le développement économique de la métropole lémanique nécessite un bassin de recrutement qui dépasse nos frontières»



Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'État vaudois

«Les intérêts communs sont plus nombreux que les sujets qui fâchent. Ces flux transfrontaliers sont bénéfiques»



Pascal Broulis
Conseiller d'État responsable des Finances

En chiffres

1,25 million de passagers par an empruntent les lignes lacustres transfrontalières. Une hausse de 4% est attendue pour ces prochaines années.

9600 personnes résident en Haute-Savoie travaillent actuellement dans le canton de Vaud. En tout, les travailleurs frontaliers ont rapporté 109 millions d'impôts au Canton en 2018.

abonde: «Les intérêts communs sont plus nombreux que les sujets qui fâchent. Ces flux transfrontaliers sont bénéfiques.» Aujourd'hui, 31 000 personnes habitant en France travaillent dans le canton de Vaud. Dont 9600 habitant en Haute-Savoie, selon les chiffres du chef du Département des finances. «La masse salariale versée par les entreprises suisses à des travailleurs français s'élève à 2,4 milliards», poursuit-il. En termes d'impôts, cela se traduit par 109 millions dans les caisses vaudoises pour 2018. «Compte tenu de la forte augmentation du flux transfrontalier, renforcer ce partenariat est utile au ministre des

Finances que je suis», conclut Pascal Broulis.

Relier Lugrin à la Riviera

Pour que les pendulaires ne restent pas à quai, le développement des infrastructures qui irriguent les débarcadères doit suivre. La Ville d'Évian planche sur la reconfiguration de ses quais. Plus largement, un «schéma de la mobilité» est en cours d'élaboration du côté français. Et puis, comme le rappelle la maire d'Évian, il n'y a qu'une seule route qui relie sa ville au canton du Valais. «Une réflexion est lancée sur une nouvelle ligne lacustre entre Lugrin et la Riviera vaudoise.»

Une nouvelle génération de bateaux hybrides



Ferry
Une coque de 60 mètres en alu, propulsée par une motorisation hybride électrique-diesel. CGN/DR

● Les deux prochains bateaux de la CGN n'adopteront pas les élégantes silhouettes de la flotte Belle Époque. Autre temps, autre affectation. Le cahier des charges de ces futurs navires est proche de celui d'un ferry. Ils seront aussi beaucoup plus efficaces sur le plan énergétique.

La CGN a lancé un appel d'offres international pour la réalisation du premier bâtiment ce printemps. L'adjudication devrait tomber cet automne, pour une mise en service début 2022. Les délais sont serrés.

Le «design» a été conçu par la CGN. «Pour ce type de navires qui sont plutôt grands, il faut

tenir compte des particularités des lémans. On peut difficilement acheter un bateau de série», indique Benoît Gaillard. Ces deux unités feront 60 mètres de long pour une capacité de 700 places. «Pour le confort, on vise quelque chose qui ressemble à un train régional», précise le président de la CGN.

La présidente du Conseil d'État, Nuria Gorrite, rappelle qu'un voyageur faisant le trajet en bateau entre Évian et Lausanne génère 30 fois moins d'émissions de CO₂ qu'à bord d'une voiture.

Mais pour cette nouvelle génération d'embarcation, la

«Pour ce type de navires qui sont plutôt grands, il faut tenir compte des particularités lémans. On peut difficilement acheter un bateau de série»

Benoît Gaillard
Président du conseil d'administration du groupe CGN SA

barre a été placée un peu plus haute en matière énergétique. «On nous a demandé un bateau exemplaire, mais pas un prototype», précise Benoît Gaillard. Autrement dit, la technologie doit être fiabilisée. «Ces bateaux sont destinés à assurer un service régulier sur une ligne pour pendulaires, ils doivent démarrer lorsque l'on tourne la clé», explique-t-il. Ils seront donc équipés d'une motorisation hybride électrique diesel. Comme une simple Toyota Prius électrique-essence.

Leur coque en alu doit permettre un gain de poids de 30% qui se répercutera sur leur consommation.

Le prix d'un bateau standard de cette taille tourne autour des 18 millions. Du côté de la CGN, on ne souhaite pas trop avancer de chiffre, l'appel d'offres étant toujours en cours. Il est également difficile d'évaluer les coûts engendrés par les spécialités demandées: plan unique, coque en alu, propulsion hybride et assemblage en Suisse. En effet, il faudra acheminer les pièces jusqu'au chantier naval de la CGN, à Ouchy, pour ensuite «construire» les bateaux sur place.

La dernière unité assemblée au chantier de la CGN est le *Lausanne*. Cela remonte au début des années 90. **R.B.**