

La CGN veut acheter dix bateaux, dont quatre Naviexpress

Un plan à un demi-milliard La compagnie de navigation envisage d'acquérir huit unités pour le transport public et deux pour le tourisme d'ici à 2040. L'investissement prévu s'élève à près de 600 millions.

Claude Beda

La Compagnie Générale de Navigation (CGN) chiffre à un demi-milliard son «plan de sauvetage». Un chiffre énorme hors de toute réalité? Non, ce montant est tiré du Plan stratégique 2025-2040 de la CGN, qui propose les investissements nécessaires pour les quinze prochaines. «Ce n'est pas un plan de sauvetage, mais un document stratégique que nous présenterons sous peu à nos actionnaires, dont les cantons de Vaud, de Genève et du Valais», explique Vincent Pellissier, directeur.

Sur les 600 millions à investir, 150 millions sont destinés au développement du chantier naval qui manque cruellement à la CGN. Le solde devrait servir à acquérir une dizaine de nouveaux bateaux.

La part du lion pour le transport public

Près de 300 millions iront à la Flotte bleue, dévolue au trafic régional voyageurs (TRV), qui se taille la part du lion du budget de la stratégie 2025-2040. Ce montant est fondé sur les prévisions d'augmentation constante du trafic transfrontalier établies par une étude Citec. «Il comprend l'acquisition de quatre nouveaux Naviexpress de 700 places pour assurer surtout les liaisons transfrontalières principales N1 Ouchy-Évian, mais aussi Ouchy-Thonon», poursuit Vincent Pellissier. Ils devraient idéalement être acquis progressivement dès 2027, lorsque les deux Naviexpress déjà achetés par la CGN, pour près de 40 millions par unité, auront une manœuvrabilité suffisante.

Quatre unités de 300 places figurent aussi dans les achats projetés. Elles sont destinées aux lignes N3 Nyon-Yvoire et N4 Corsaux-Bellevue. Ces huit nouvelles unités, qui devraient respecter progressivement le critère



La Compagnie Générale de Navigation possède déjà deux Naviexpress. Elle envisage d'en acquérir quatre supplémentaires d'ici à 2040.

Laurent de Senardiens

«Ce n'est pas un plan de sauvetage, mais un document stratégique.»

Vincent Pellissier
Directeur de la CGN

de «zéro émission», sont appelées à remplacer les bateaux *Léman* et *Ville-de-Genève*, les trois vedettes *Morges*, *Lavaux* et *Valais*, le *Henry-Dunant*, le *Général-Guisan* et le *Col-Vert*, désarmé cette année. Leur acquisition pourrait être financée par la réglementation TRV, comme pour les CFF, soit à parts égales entre la Confédéra-

tion et les cantons, sans oublier de possibles conventions spécifiques entre la Suisse et la France.

La flotte Belle Époque est sauve

Quant à la flotte Belle Époque, son sort ne sera pas remis en question à la fin de l'année, comme cela a été dit samedi au «19h30» de la RTS. Il ne s'agit pas de la «sauver», car son maintien est acquis, mais de définir ses besoins financiers jusqu'en 2040, avec des projets qui pourront s'étendre jusqu'en 2050.

Ces besoins sont évalués à 150 millions, selon Vincent Pellissier: «Il faut rénover le *Simplon* et l'*Helvétie*, mais aussi le *Montreux* et *La Suisse*, après sa récente panne, et dont il s'agit

de réparer la machine.» Une première estimation des restaurations du *Simplon* et de l'*Helvétie* a été chiffrée à 25 millions chacune, avec une marge d'erreur de 20%. Rénchérissement compris, ces deux montants pourraient atteindre 35 millions.

Le *Montreux* a été restauré en 2001 et le *Savoie* en 2006. Et il est admis qu'une restauration complète est nécessaire à partir de 30 ans. Mais le coût de la rénovation de ces deux unités devrait être moindre, de l'ordre de 25 millions respectivement. Car elles sont plus petites que le *Simplon* et l'*Helvétie*.

Le plan stratégique prévoit encore de compléter les huit unités Belle Époque en état de naviguer avec deux nouvelles unités,

de type zéro émission de CO₂. Il s'agit à terme de remplacer le *Général-Guisan* et le *Henry-Dunant*, pour un montant total de près de 50 millions.

Dans le montant de 150 millions figurent encore les besoins pour l'entretien annuel lourd préventif, tel le changement complet des roues à aubes sur toutes les unités où ce travail n'a pas encore été effectué. Enfin, le *Lausanne*, qui sera rénové, devrait rester le fer de lance des croisières privées quand il sera retiré du trafic transfrontalier, où il remplace actuellement les Naviexpress. On est donc loin de devoir «sauver la flotte Belle Époque» avec 500 ou 600 millions de francs. Et encore moins «d'ici à la fin de l'année».