

# Le plan à un demi-milliard de la CGN est loin d'être financé

**Navigation sur le Léman** La Compagnie générale de navigation a détaillé ses besoins vendredi. Mais des questions politiques fusent. Et les cantons financeurs veulent des précisions.

**Philippe Maspoli**

Bousculés par les informations des médias avant l'assemblée générale des actionnaires prévue le 26 juin, les responsables de la CGN sont montés au créneau ce vendredi. Au centre des questions: un «plan stratégique 2025-2040», détaillé par «24 heures», qui comporte l'achat de dix bateaux, dont quatre NaviExpress, la rénovation de plusieurs unités et l'aménagement d'un chantier naval. Le coût dépasse le demi-milliard. Et il se mue en débat politique.

Le montant de 600 millions évoqué pose la question de son financement. Et, là, c'est un gros point d'interrogation. Les trois cantons lémaniques disposent de la majorité de l'actionariat public (56%): Vaud en première ligne (37%), largement devant l'État de Genève (15%) et le Valais (4,11%).

Face au président socialiste du conseil d'administration, Be-



Chantal Dervey

Le «Montreux» fait partie des navires Belle Époque en rénovation. Sa remise en service est prévue au deuxième semestre 2025.

noît Gaillard, des questions ont fusé au parlement vaudois, du côté du député UDC Yann Glayre. Son parti déplore le «manque de transparence» de la CGN, qui mettrait les cantons devant le «fait accompli». En fonction de sa part d'actionariat, l'État de

Vaud serait exposé à hauteur de 222 millions. Un chiffre contesté par la CGN car la clé de répartition de l'actionariat n'a pas de lien direct avec la proportion des subventions.

De fait, le soutien public est loin d'être assuré. Au printemps,

la compagnie a présenté son plan à l'État de Vaud, pour l'instant insatisfait: «Cette vision nécessitait une consolidation des coûts, jugés pour l'heure approximatifs. Par ailleurs, il y avait la nécessité d'établir des priorités réalistes et finançables. Celles-ci doivent être discutées avec les commanditaires (cantons, France, Office fédéral des transports)», affirme le Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), par la voix du délégué à la communication, Charles Super. La CGN devait organiser une rencontre. Selon l'État, «à ce jour, elle n'a pas eu lieu».

## Préserver la flotte historique

La prudence règne. L'État de Vaud rappelle que «la préservation de la flotte historique doit constituer une priorité». Une participation des partenaires français est primordiale en vue d'un développement de l'offre sur la traversée du Léman. Or la France ne

voulait pas payer les surcoûts liés aux nouveaux NaviExpress, dont la manœuvrabilité par mauvais temps doit être améliorée. L'accord avec l'État de Vaud sur les bateaux de ligne entre les rives française et vaudoise est en cours de renégociation.

La CGN doit donc d'abord s'occuper de sa flotte Belle Époque touristique qui a subi une série d'avaries, à l'exemple récent du navire amiral *La Suisse*, couplée à des entretiens planifiés. Au printemps, des courses ont été réduites. Selon un programme présenté vendredi, le *Montreux* et le *Savoie* seront remis en service au deuxième semestre 2025 et le *Rhône* au premier semestre 2026. C'est l'inconnue du côté de *La Suisse* et des travaux préventifs doivent être programmés sur le *Vevey* et *l'Italie* (roues à aubes).

Les études sur la restauration complète du *Simplon*, par ailleurs fortement abîmé à Cully en 2024, ont débuté grâce à un soutien de

l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (AVBL). Les besoins de la flotte Belle Époque sont évalués à 150 millions. Autre point annoncé: à Genève cet automne, le début du test sur trois ans d'une liaison entre les deux rives.

Face aux critiques politiques, Benoît Gaillard rappelle que la CGN a connu une croissance de 3,8% de ses recettes commerciales sur les cinq premiers mois de 2025: «Je prends acte que le demi-milliard a été interprété comme une nécessité de sauvetage. En réalité, nous n'avons pas besoin d'être sauvés. Nous avons besoin de continuer à être soutenus pour le maintien de notre substance ces prochaines années.»

Le nouveau directeur général, Vincent Pellissier, ajoute que la CGN souhaite désormais anticiper ses besoins en entretien et rénovation plutôt que de réagir à court terme face à l'usure des bateaux historiques. Elle espère ainsi sortir des eaux troubles actuelles.