

8 Suisse

A peine à flot, les Naviexpress tanguent déjà

MOBILITÉ Les ferries de la Compagnie générale de navigation sont en voie de réception et pourtant déjà menacés par des coupes, dues à des horaires réduits. Le directeur de la CGN, Vincent Pellissier, assure que ses employés ne doivent pas craindre des licenciements

PROPOS RECUEILLIS PAR AÏNA SKJELLAUG

La CGN (Compagnie générale de navigation) n'est pas au bout de ses peines avec ses Naviexpress, ces bateaux gros porteurs qui transportent les frontaliers des rives sud au nord du Léman. Après avoir connu un retard de livraison de plus d'un an pour une entrée en service en début de cette année seulement, des problèmes de manœuvrabilité et du système de gestion de la puissance nécessitant des modifications – et la nécessité d'y former spécifiquement des équipages –, c'est désormais la réduction des horaires qui risque de grever le budget de la CGN. En effet, les autorités françaises ont décidé de diminuer drastiquement leur participation financière: les navettes Thonon-Lausanne seront réduites de 15 à six trajets quotidiens. Au-delà des difficultés de réorganisation pour les frontaliers, comment sauver les Naviexpress? Le directeur de la CGN, Vincent Pellissier, affirme que dans toute crise, il faut voir une «destruction créatrice».

Les deux Naviexpress avaient été commandés, pour un coût total de 60 millions, afin de faire face à la croissance de la demande, or, durant leur première année d'utilisation, leur offre a été drastiquement coupée. Comment en est-on arrivé là? Le point de départ de ces Naviexpress se trouve en 2017. Le canton de Vaud et les deux communautés de communes d'Evian et de Thonon décident ensemble de renforcer l'offre transfrontalière. La maire d'Evian était déjà Mme Lei, mais c'était le prédécesseur de Christophe Arminjon, l'actuel maire de Thonon, qui a signé cet accord. La flotte qu'on avait alors ne nous permettait pas de transporter tous les frontaliers. Sur les quinze dernières années, c'est 53% de croissance de passagers et on attend encore un tiers de plus à moyen terme. A ce moment-là, dans le montage financier, l'évaluation de ces bateaux à l'acquisition était de 15 millions l'unité. Dans le business plan initial, on mentionnait deux premiers bateaux, puis encore quatre autres (dont l'utilité de commande est désormais questionnée). Au retour des soumissions en 2019, toutes les rentrées d'offres tour-



Débarquement de passagers du ferry Naviexpress «Evian-Les-Bains» de la CGN, le 15 octobre 2025 à Lausanne. (CYRIL ZINGARO/KEYSTONE)

naient autour de 28 millions. On s'est aperçu que le montant initial était sous-estimé. C'est ainsi qu'on est passé à un prix de commande en 2020 de 30 millions. Entre 2020 et 2026, avec à peu près 20% d'indexation depuis lors, on arrivera avec des bateaux finis et manœuvrables à un prix de 35 millions.

Les coûts, selon vous maîtrisés, ne sont donc pas à l'origine de la crise actuelle? La maîtrise des coûts du projet de construction est bonne. L'indexation est un facteur connu. Le maire de Thonon, M. Arminjon, siège au conseil d'administration de la CGN. Il n'y a aucune surprise aujourd'hui sur ces coûts. Ce qui a provoqué la crise, ce sont les questions adressées par la Cour des comptes française qui s'est étonné que les Français financent du matériel d'exploitation. Il faut com-

prendre qu'en Suisse, les entreprises achètent le matériel et refacturent le coût de l'amortissement à travers l'indemnité. En France, c'est souvent la région qui achète le matériel, cela n'apparaît ensuite plus dans les comptes des collectivités de communes puisque le bateau a déjà été payé. Il a été demandé de corriger cela, ce qui a conduit à la dénonciation de la convention. Ensuite, il faut comprendre qu'en dix ans, le coût de la vie a augmenté et la CGN facture en francs suisses. Avec l'évolution de l'euro face au franc, on peut comprendre que l'addition devenait importante pour le partenaire français. Dès lors, on nous a annoncé que les montants à disposition pour financer le transport public allaient se réduire drastiquement. On parle de 43% de baisse.

Dans quelle situation se trouve désormais votre compagnie? C'est évidemment un coup de frein à notre développement, mais nous pouvons trouver d'autres débouchés ailleurs. Nous avons des bateaux qui vont devoir être activés dans notre bilan, c'est-à-dire des charges d'amortissement et d'intérêts que nous allons devoir payer. Les bateaux doivent être amortis sur trente-trois ans, ce qui revient grosso modo à 1,2 million par année, qu'ils naviguent ou pas. L'exercice 2025 est plutôt bon, on sera à l'équilibre, mais nous ne pourrions pas nous développer comme prévu en 2026.

Quelles recettes espériez-vous? Le calcul de la baisse des indemnités est en train d'être finalisé, on parle de plusieurs millions en moins. Dans tous les cas, la variable d'ajustement ne sera pas les collabora-

teurs: nous avons besoin de garder les compétences! On ne trouve pas un capitaine ou un mécanicien vapeur sur le marché du travail. Nous devons les former nous-mêmes.

Vous attendez-vous encore à un revirement du côté des politiques français? Nous n'avons pas de signal dans ce sens. Les changements sont désormais entrés dans le système de tarification et d'horaire. Je dois réorienter mes effectifs, puis affecter les bateaux que l'on utilisait pour les courses de doublure à autre chose. L'offre de la ligne Evian-Lausanne (N1) est un tout petit peu abaissée, mais celle de la ligne Thonon perd plus de la moitié de ses courses.

Comprenez-vous cette décision? Ce que je regrette surtout, c'est la rapidité et la brutalité de ce change-



«Il existe des potentiels que nous devons envisager dans le transport public, notamment du côté du Haut-Lac»

ment. Les gens vont se réorganiser du côté français du lac pour aménager des bus, des trains. La ligne Evian-Lausanne a toujours été proche de la rentabilité. Evian est au pied de la montagne, tournée vers le lac, l'économie est fortement axée vers la Suisse. Thonon a l'arrière-pays et d'autres potentiels de développement. Je peux comprendre que les perspectives soient différentes.

Comment pouvez-vous agir pour compenser ces pertes? Nos activités nécessitent des investissements sur le long terme, que ce soit l'acquisition des bateaux ou la formation du personnel. Un revirement de situation aussi brutal nous oblige à être extrêmement agiles alors que nos structures de coûts ne le sont pas. A court terme, nous garderons nos deux Naviexpress pour Thonon et Evian. Mais je dois imaginer autre chose pour utiliser les autres ressources et les valoriser, comme prolonger la saison touristique, comme nous l'avons fait en 2025. Il existe des potentiels que nous devons envisager dans le transport public, notamment du côté du Haut-Lac, pour désengorger les routes du Chablais. A Genève, la ligne N4, inaugurée entre Corsier et Bellevue connaît un démarrage prometteur. L'idéal serait à terme de l'intégrer au système de tarification Unireso. ■