

6 Suisse

Le retour en force de la flotte Belle Epoque

LAC LÉMAN La CGN a lancé sa saison 2026 avec ses traditionnelles portes ouvertes. Après une année chaotique marquée par la mise à l'arrêt de plusieurs bateaux historiques et la réduction de l'offre transfrontalière, la Compagnie générale de navigation joue gros

RAPHAËL JOTTERAND

Sous un ciel azur et des températures presque estivales, les premiers passagers affluent ce week-end sur les quais du Léman. A Ouchy, les pontons s'animent, les terrasses se remplissent et les portes ouvertes de la Compagnie générale de navigation (CGN) attirent curieux et habitués, venus redécouvrir les bateaux Belle Epoque.

La CGN ouvre ainsi sa saison touristique dans un climat encore marqué par les nombreuses difficultés rencontrées l'an dernier. «La CGN est de retour avec un horaire robuste», se réjouit Benoît Gaillard, président du conseil d'administration, reconnaissant d'emblée que 2025 fut une année particulièrement capricieuse pour la flotte lausannoise. Derrière la reprise des croisières et des liaisons régulières, l'entreprise doit composer avec une confiance fragilisée après une série de perturbations techniques et organisationnelles.

Tensions sur les liaisons transfrontalières

L'été 2025 a été particulièrement éprouvant pour la CGN. Plusieurs unités de la flotte historique – dont les emblématiques La Suisse, Savoie, Montreux, Rhône et Vevey – ont été immobilisées à différents moments ou exploitées de manière irrégulière en raison de problèmes techniques et de travaux imprévus. Cette situation a fortement perturbé l'exploitation en haute saison. Des courses ont dû être supprimées ou réorganisées dans l'urgence, tandis que des changements de bateaux de dernière minute ont affecté la lisibilité de l'offre touristique sur le Léman.

Ces difficultés ont mis en lumière un défi structurel: l'entretien d'une flotte centenaire, composée notamment de huit bateaux à vapeur classés, dont la maintenance est aussi complexe que coûteuse. L'arrivée de Vincent Pellissier à la direction générale en 2025 doit précisément permettre de sortir d'une gestion dans l'urgence et de redéfinir une stratégie à long terme.

Parallèlement, la CGN a traversé ce que Benoît Gaillard qualifie



Lors des journées portes ouvertes, les visiteurs ont pu découvrir le moteur à vapeur du bateau historique Savoie. (LAUSANNE, 18 AVRIL 2026/SALVATORE DI NOLFI/KEYSTONE)

aujourd'hui de «petite crise» sur ses lignes transfrontalières. Les liaisons Lausanne-Evian (N1), Lausanne-Thonon (N2) et Nyon-Yvoire (N3) ont été fortement perturbées, dans un contexte mêlant contraintes opérationnelles et négociations financières avec les partenaires français. L'offre avait été drastiquement réduite avant qu'un accord provisoire ne permette de maintenir une partie des dessertes.

Le nouvel horaire 2026 reste marqué par ces tensions, avec notamment un allègement en milieu de journée sur la ligne qui relie Thonon. «Le reste a pu être maintenu», souligne Benoît Gaillard, tout en reconnaissant que les incertitudes persistent. Côté français, les difficultés budgétaires et les récents changements poli-

«Nous avons trop tiré sur nos bateaux»

VINCENT PELLISSIER, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA CGN

tiques – notamment à la mairie de Thonon – rebattent les cartes.

«Les modèles de financement des transports publics diffèrent profondément entre la Suisse et la France, analyse Vincent Pellissier. En Suisse, le matériel roulant appartient généralement aux entreprises concessionnaires, alors qu'en France, ce sont les régions qui l'acquièrent avant de mettre l'exploitation au concours.» A ces divergences s'ajoute une pression économique croissante avec la

hausse des coûts, l'inflation et la chute de l'Euro. «Il devient difficile d'expliquer que les prestations se dégradent alors même qu'elles coûtent plus cher», concède le directeur général.

Malgré ces tensions, la CGN entrevoit un potentiel de développement. «Il existe encore un important vivier de voyageurs, notamment parmi ceux qui vivent sur la rive sud et travaillent sur la rive nord, ou qui utilisent encore la voiture», relève Benoît Gaillard. Mais capter ces flux suppose un accord durable entre les autorités des deux rives.

«Naviguer moins, mais mieux»

Face à ces défis, la CGN opère un changement de cap. L'horaire 2026 se rapproche de celui de 2024, mais

avec une philosophie différente. «Sur le papier, on est en légère diminution en termes de kilomètres parcourus, indique Vincent Pellissier. Mais c'est la première fois que nous produisons un horaire que nous sommes capables de tenir.»

La priorité est désormais donnée à la fiabilité. Trois lignes seront assurées par des bateaux Belle Epoque, avec cinq unités disponibles au total pour garantir des remplacements. «Nous préférons offrir un peu moins de kilomètres, mais avec une bien plus grande certitude de pouvoir assurer les courses», résume Benoît Gaillard.

Cette évolution répond aussi à un impératif de préservation. «Nous avons trop tiré sur nos bateaux», admet Vincent Pellissier. Le bateau La Suisse a ainsi parcouru près de 24 000 km en 2024, contre 6 000 à

8 000 pour des unités comparables sur le lac de Zurich. Désormais, leur utilisation sera réduite à environ 10 000 km par an: «L'idée est simple: naviguer moins, mais mieux», sourit celui qui a dirigé le Service valaisain de la mobilité pendant dix ans.

Le chantier emblématique du bateau Simplon

Cette volonté de préserver la flotte passe aussi par des investissements lourds. Parmi eux, la rénovation du vapeur Simplon constitue un chantier emblématique. Ce bateau centenaire, qui a été gravement endommagé lors d'une tempête en 2024 après avoir été maintenu au débarcadère de Cully à la suite d'une avarie moteur, doit faire l'objet d'une remise à niveau complète. Classé au même titre que le château de Chillon, le navire est soumis à des exigences patrimoniales très strictes. Le budget est estimé à 25 millions de francs, répartis entre la coque et la superstructure (8 millions), la propulsion (7 millions), les aménagements extérieurs (4 millions) et intérieurs (6 millions).

Un chef de projet, Stefano Mastropietro, a été engagé pour piloter ce chantier d'envergure. Le projet bénéficie déjà du soutien de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), qui a versé un premier million de francs pour en lancer la réalisation.

Plus largement, la CGN continue de chercher les moyens de financer la modernisation de sa flotte. Un an après avoir évoqué un besoin global de près de 500 millions de francs, les discussions avancent. «Nous avons eu des séances très productives avec les trois cantons concernés», indique Benoît Gaillard, qui évoque l'espoir d'une première annonce formelle d'ici à la fin de l'année.

La stratégie a été redéfinie en modules de cinq ans. Ce premier paquet devrait inclure la rénovation du vapeur Simplon, l'achèvement des bateaux Naviexpress et le défi de leur manœuvrabilité ainsi que la construction d'un second bassin de radoub, destiné à séparer l'entretien de la flotte moderne de celui des unités historiques. ■