

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'interpellation Yann Glayre au nom du groupe UDC – Une immobilisation totale de la flotte de la CGN va-t-elle être évitée (25\_INT\_84)

#### **Rappel de l'interpellation**

Dimanche 8 juin courant, le pôle enquête de la RTS publiait un article titré "La CGN cherche un demi-milliard de francs pour sauver sa flotte" indiquant que la CGN cherche entre 500 et 600 millions de francs pour remettre en état sa flotte, les infrastructures et renforcer l'offre en transports publics. Les problèmes en cascade rencontrés par la compagnie ont fait l'objet de nombreuses interventions parlementaires, c'est finalement par voie médiatique que les grandes difficultés rencontrées ont été admises. Le plan stratégique dévoilé demanderait des dépenses importantes, l'Etat de Vaud en sa qualité d'actionnaire à hauteur de 37% est exposé à des dépenses à hauteur de plus de 200 millions de francs.

Aujourd'hui la CGN fait face à un énorme défi, celui de continuer l'exploitation des lignes lacustres transfrontalières, tout en maintenant un minimum d'offre touristique, avec peu de bateaux. La dépendance de l'entreprise à un petit nombre de navires la rend très vulnérable. A savoir que la moindre panne bloquante pourrait engendrer de nombreuses annulations venant s'ajouter à une liste déjà bien remplie.

Le 15 janvier dernier, le Conseil d'Etat a répondu à ma simple question concernant la mise en service des Naviexpress, en indiquant que la solution permettant aux deux bateaux de naviguer par tous les temps sera implémentée à partir de la fin de l'année 2026.

C'est donc durant les deux prochaines années que les Naviexpress ne seront pas pleinement opérationnels et qu'un navire de remplacement devra être mobilisé. Compte tenu de l'importance systémique du transport de passagers entre la Suisse et la France, il convient de prendre des mesures pour garantir l'exploitation de ces lignes.

Nous adressons donc au Conseil d'Etat les questions suivantes :

1. A quel moment le Conseil d'Etat a-t-il pris connaissance que plus d'un demi milliard de francs allaient être nécessaire pour renflouer la compagnie ?
2. Comment est-ce possible qu'un plan de sauvetage d'une telle ampleur fasse l'objet d'un article médiatique avant de faire l'objet d'une communication officielle de la CGN, de sa direction ou du Conseil d'Etat en sa qualité d'actionnaire ?
3. Quelles mesures sont prises par la CGN pour garantir l'exploitation des lignes lacustres transfrontalières, même en cas de panne du bateau "Léman" ?
4. Des négociations ont-elles repris avec CCPEVA et Thonon Agglomération concernant la convention récemment dénoncée par les autorités françaises ?
5. Faut-il s'attendre à ce que la saison touristique 2026 de la CGN soit considérablement réduite voire inexistante ?
6. Le Conseil d'Etat peut-il garantir que la CGN évitera une immobilisation totale de sa flotte ?

## Réponse du Conseil d'Etat

### *Préambule*

Tout d'abord, le Conseil d'Etat tient à préciser qu'il ne s'agit pas d'un plan de renflouement ou de sauvetage. À la demande de la CGN, la RTS a d'ailleurs corrigé sa communication et reconnu son erreur. Il s'agit d'un plan d'investissement destiné à concrétiser la vision 2025-2040 de la Compagnie, dont le Conseil d'Etat a pris connaissance en juin 2025. Cette stratégie porte sur le transport public, le transport touristique et la réduction des impacts environnementaux. Celle-ci prévoit, pour la flotte historique Belle Époque, un plan de restauration, avec en priorité la rénovation du Simplon. Pour les prochaines années, il faut mentionner la remise en service du Montreux en 2025. En 2026, le Savoie et le Rhône seront également remis en service et les diagnostics et travaux préventifs sur La Suisse seront finalisés. Les travaux de remplacement des roues à aubes sur le Vevey et l'Italie complètent l'état des lieux de la flotte historique. La stratégie 2025-2040 porte également sur la rénovation du Lausanne, pour les croisières privées, et l'étude de la restauration de l'Helvétie en font aussi partie. A noter que la flotte contemporaine fera elle aussi l'objet de travaux pour prolonger sa durée de vie.

Pour le volet touristique, la CGN veut renforcer l'attractivité des croisières en s'appuyant principalement sur la flotte Belle Époque. Côté infrastructures au sol, un agrandissement du chantier naval d'Ouchy est envisagé pour accroître les capacités d'entretien et de mouillage. Ces mesures de maintien de la substance et de mise à niveau, ainsi que leur financement, font l'objet de discussions avec les commanditaires de l'offre, les trois cantons propriétaires ainsi qu'avec des partenaires privés, notamment l'ABVL.

Dans le domaine du transport public, la mise en exploitation des deux Naviexpress menée par étape depuis fin 2024 doit se terminer en 2025. Par ailleurs, la CGN concentre son développement sur les lignes N1 et N3, tout en maintenant une offre allégée sur la N2. Il va de soi que le niveau d'offre sur ces lignes à l'avenir dépendra des possibilités de financement publics, en particulier du côté français à la suite de la dénonciation, pour fin 2025, de la convention de coopération par les deux Communautés de Communes concernées.

Enfin, sur le plan environnemental, la CGN agit sur plusieurs axes. Par exemple, elle étudie des motorisations à faibles émissions pour la flotte historique, projette l'acquisition de bateaux « zéro émission » ou développe le photovoltaïque sur ses infrastructures.

La compagnie évalue l'ensemble des investissements à près de 500 millions de francs. Compte tenu de l'envergure de cette vision et de l'ampleur des montants, le Canton, en sa qualité de commanditaire de l'offre et de financeur des rénovations de la flotte Belle-Epoque, procède actuellement à un examen approfondi de la stratégie proposée. Il en précisera les contours, vérifiera sa soutenabilité et priorisera strictement les projets, au regard des ressources financières disponibles, des besoins effectifs et du succès commercial des prestations, en collaboration avec les deux autres cantons propriétaires.

**1. A quel moment le Conseil d'Etat a-t-il pris connaissance que plus d'un demi milliard de francs allaient être nécessaire pour renflouer la compagnie ?**

Fin mars 2025, la CGN a présenté son plan stratégique au Canton. A cette occasion, il lui a été demandé d'engager un exercice similaire avec les autres commanditaires de l'offre, afin d'analyser de manière approfondie les perspectives d'évolution de l'offre et les choix de financement à opérer.

Sur cette base, il est prévu qu'une feuille de route cadrant la mise en œuvre de cette stratégie pour les 5 premières années soit définie entre la CGN et les trois Cantons propriétaires et commanditaires de l'offre (touristique et transport public). Elle devra permettre de trouver un équilibre entre l'entretien du patrimoine existant, les projets de développement envisagés et les capacités financières disponibles.

**2. Comment est-ce possible qu'un plan de sauvetage d'une telle ampleur fasse l'objet d'un article médiatique avant de faire l'objet d'une communication officielle de la CGN, de sa direction ou du Conseil d'Etat en sa qualité d'actionnaire ?**

La Direction de la CGN a évoqué ce besoin de financement à 15 ans dans le cadre d'une interview avec la RTS portant sur un autre sujet. Le Conseil d'Etat regrette que cette information, donnée de manière incidente, ait été rendue publique alors que les discussions entre l'ensemble des commanditaires et la CGN étaient en cours.

Le Conseil d'Etat rappelle donc qu'il s'agit d'un plan de financement, et non de sauvetage comme communiqué par la RTS, visant à pérenniser les prestations de la CGN. Pour le Conseil d'Etat, la finalisation de la mise en exploitation des deux Naviexpress, la préservation de la flotte historique et le lancement des études pour l'adaptation des infrastructures au sol constituent les priorités.

En ce qui concerne l'évolution de l'offre, le Conseil d'Etat veillera à ce qu'elle soit justifiée, réaliste, et fondée sur une stratégie concertée.

Enfin, la participation financière de l'ensemble des partenaires, y compris les collectivités françaises concernées, demeure une condition essentielle à toute pérennisation ou extension de l'offre transfrontalière.

**3. Quelles mesures sont prises par la CGN pour garantir l'exploitation des lignes lacustres transfrontalières, même en cas de panne du bateau "Léman" ?**

L'exploitation des lignes transfrontalières repose sur plusieurs bateaux : quatre unités dont actuellement un Naviexpress pour les liaisons de la N1 (Lausanne – Evian-les-Bains) et de la N2 (Lausanne-Thonon-les-Bains); une vedette pour les liaisons de la N3 (Nyon-Yvoire).

Le bateau Léman assure la réserve en cas de mauvais temps empêchant la navigation des Naviexpress ou lors d'une indisponibilité des Naviexpress (indisponibilité qui tend à diminuer de par leur montée en fiabilité après la phase d'entrée en exploitation commerciale). Des travaux de maintenance étant prévu durant 5 mois de l'année 2026, ce sera le Lausanne qui assurera la réserve. Ce schéma de continuité de la production de l'offre permet d'assurer une disponibilité de la prestation proche de 99%.

**4. Des négociations ont-elles repris avec CCPEVA et Thonon Agglomération concernant la convention récemment dénoncée par les autorités françaises ?**

Comme le permettent les dispositions de la convention, les autorités françaises ont dénoncé pour la fin de l'année 2025 la convention de coopération signée en 2020, pour des questions juridiques portant sur la compétence d'organisation des transports en France et la commande publique de l'offre lacustre.

Après de longs mois de discussions, le Canton de Vaud et les deux Communautés de communes françaises se sont mis d'accord en novembre 2025 sur un financement transitoire pour 2026, à hauteur de quelque 11 millions de francs d'indemnités pour l'exploitation des lignes transfrontalières. Les discussions se poursuivent autour de la convention de partenariat pour les années futures.

## **5. Faut-il s'attendre à ce que la saison touristique 2026 de la CGN soit considérablement réduite voire inexistante ?**

L'offre 2026 sera légèrement améliorée par rapport à celle de 2025, mais sera toutefois inférieure à celle des années précédentes. Sur demande du Canton, la CGN doit procéder à une revue technique de sa flotte afin d'évaluer la disponibilité des navires. Cette analyse permettra de déterminer de manière réaliste les options envisageables en matière d'offre.

Il faut savoir par ailleurs que la CGN a annoncé plusieurs mesures à court terme visant à garantir autant que possible la disponibilité de la flotte historique pour le service commercial. Entre autres, la CGN a remis en service le Montreux en automne 2025 et prévoit d'en faire de même avec le Savoie ainsi qu'avec le Rhône au premier semestre 2026. Des travaux préventifs sur le Vevey et l'Italie sont également planifiés. Il est ici souligné que les bateaux Belle Epoque de la CGN naviguent, en comparaison avec des bateaux similaires sur d'autres lacs en Suisse, en moyenne trois fois plus en nombre de kilomètres. Cette utilisation intense sollicite énormément des bateaux centenaires, dont le coût d'exploitation est nettement plus élevé que pour des navires contemporains, et qui nécessitent un soin accru.

## **6. Le Conseil d'Etat peut-il garantir que la CGN évitera une immobilisation totale de sa flotte ?**

Comme mentionné plus haut, l'évaluation technique approfondie de la flotte demandée à la CGN permettra de disposer d'une vision claire des capacités opérationnelles pour les prochaines saisons. La feuille de route en cours d'élaboration doit permettre de trouver les meilleures solutions pour préserver la flotte historique et maintenir l'offre de transport public sur le lac Léman tout en tenant compte des priorités et des moyens financiers à disposition. Le Conseil d'Etat suit cela avec une attention particulière et en fait l'une de ses priorités

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 janvier 2026.

La présidente :

*C. Luisier Brodard*

Le chancelier :

*M. Staffoni*