

# LE TEMPS

---

Navigation Mercredi 05 juin 2013

## L'avenir de la CGN se joue sur les rives françaises du Léman

Par Marco Danesi

### La CGN compte acheter des nouveaux bateaux La compagnie lacustre compte acheter des nouveaux bateaux. La France rechigne à s'engager financièrement

La CGN a adressé un plan stratégique à toutes les parties concernées par le transport sur le lac Léman. Le canton de Vaud, principal actionnaire et investisseur, est le premier destinataire de la feuille de route. Celle-ci profile le développement de la compagnie pour les prochaines années. Son contenu exact reste confidentiel. Mais on sait que l'achat de nouveaux bateaux adaptés aux exigences du transport public, en forte hausse, est au cœur du programme. Des grands catamarans naviguant à 40 km/h, à 10 millions de francs pièce, ont été évoqués sans que l'information soit confirmée.

La saturation dont souffre la ligne Thonon–Lausanne et les tensions qui s'en sont suivies, avec le remplacement aux heures de pointe des navettes rapides par des bateaux standards plus lents, a convaincu les responsables de la CGN à repenser la mobilité future sur le bassin lémanique. Le document concrétise la réflexion menée depuis un an. Il était attendu.

Le nerf de la guerre reste cependant la participation française aux futurs investissements et à l'exploitation de la ligne. Dans le cas de Lausanne–Thonon, les collectivités publiques helvétiques couvrent 80% des coûts, contre 20% à la charge de la France, soit 1 million de francs par an. Idéalement, ce montant devrait doubler, soutient-on du côté suisse.

Les Vaudois ont sollicité une rencontre avec le Conseil général de Haute-Savoie pour discuter ces questions. La réponse se fait attendre. Et il n'y a rien à espérer sur le fond de la question avant 2014, avance-t-on. C'est que la France rechigne à s'engager davantage.

Interviewé par la chaîne de télévision France 3, Jean Denais, maire de Thonon et membre du conseil d'administration de la compagnie, déclarait il y a peu que la décision de construire de nouveaux bateaux incombe aux cantons suisses vu que la Confédération n'est pas membre de l'Union européenne. Par ailleurs, du côté savoyard, on rappelle aux Vaudois que la France leur rétrocède plus de 75 millions de francs par an, perçus sur les salaires des frontaliers. D'aucuns considèrent qu'une partie de ce montant pourrait être utilisée pour renforcer la flotte.

La création d'une filiale française permettrait de contourner l'obstacle, suggèrent certains. En réalité, répète Nuria Gorrite, conseillère d'Etat responsable des Transports, c'est la volonté politique qui est essentielle. Avant tout, les Vaudois attendent un signal du côté français. A plus long terme, la magistrate socialiste mise plutôt sur la capacité des vaisseaux que sur la vitesse, afin d'encourager les quelque 10 000 pendulaires français qui empruntent l'autoroute tous les jours à délaissé la voiture. Le plan stratégique devrait fournir des réponses dans cette perspective.

Ces difficultés sont emblématiques des blocages qui paralysent le dossier. Quentin Déal, coordinateur de la Sous-commission du transport lacustre du Groupement transfrontalier européen (GTE),

désespère. Les problèmes sont connus et ne datent pas d'hier. «Pour l'heure, constate-t-il, les solutions pragmatiques à long terme se font désirer et on gère l'urgence. La période de transition risque d'être longue. Les déboires de la ligne Lausanne-Thonon pourraient s'exporter sur les tronçons Lausanne-Evian et Nyon-Chens.» Quentin Déal espère d'un côté que les élections municipales de 2014 obligeront les élus français à s'occuper davantage de la cause pendulaire et frontalière, même si elle est sujette à controverse. De l'autre, il souhaite que la CGN montre davantage de souplesse et de capacité à anticiper. Capacité qui lui a fait défaut, juge-t-il, compromettant l'essor de sa mission de transport public. Il constate que, depuis plus de vingt ans, «aucun bateau dimensionné aux besoins de la région n'est sorti du chantier naval.» De plus, déplore-t-il, la réorganisation de la compagnie, à la suite d'une crise à la fois de liquidités et de gouvernance, a stoppé tout investissement.

La direction de la CGN rejette le reproche. Chiffres à l'appui, la société dit avoir investi autant dans le transport public que dans la flotte touristique depuis 2003. Même si cette dernière représente 25% du total des passagers contre 75% pour les navettes transfrontalières.

La CGN, explique son directeur Luc-Antoine Baehni, a dû parer à la hausse vertigineuse de la fréquentation à partir de 2009. Le boom économique vaudois et lémanique attire bras et cerveaux français. Le remplacement des navibus pris d'assaut aux heures de pointe entre Lausanne et Thonon s'est imposé sans discussion, précise encore le directeur. La CGN ne reviendra pas en arrière. Par contre, Luc-Antoine Baehni considère qu'il est temps «d'entreprendre une réflexion commune sur les infrastructures et les équipements lacustres et terrestres des deux côtés de la frontière». A défaut de cette vision globale, le trafic risque la paralysie, car l'augmentation des voyageurs va se poursuivre sur toutes les lignes. Ils sont déjà plus de 2500 à traverser le Léman quotidiennement.

En attendant une ébauche de solution, les pendulaires se pressent toujours sur les débarcadères. Il peut arriver que certains restent à quai tandis que sur les ponts des navires, les états d'âmes se bousculent. Les plus incommodés par les changements récents se sont rassemblés en un collectif, bientôt transformé en association. Ils ont communiqué leurs doléances aux autorités cantonales et fédérales. Ils réclament le retour des navettes rapides. D'autres voyageurs semblent plus résignés. Quelques-uns, à contre-courant, profitent du temps supplémentaire pour travailler ou se régaler du paysage.

**LE TEMPS © 2013 Le Temps SA**