

## Vaud/Genève

# La CGN veut acheter dix bateaux, dont quatre Naviexpress

**Un plan à un demi-milliard** La compagnie de navigation envisage d'acquérir huit unités pour le transport public et deux pour le tourisme d'ici à 2040. L'investissement prévu s'élève à près de 600 millions.

Claude Beda

La Compagnie Générale de Navigation (CGN) chiffre à un demi-milliard son «plan de sauvetage». Un chiffre énorme hors de toute réalité? Non, ce montant est tiré du Plan stratégique 2025-2040 de la CGN, qui propose les investissements nécessaires pour les quinze prochaines. «Ce n'est pas un plan de sauvetage, mais un document stratégique que nous présenterons sous peu à nos actionnaires, dont les cantons de Vaud, de Genève et du Valais», explique Vincent Pellissier, directeur.

Sur les 600 millions à investir, 150 millions sont destinés au développement du chantier naval qui manque cruellement à la CGN. Le solde devrait servir à acquérir une dizaine de nouveaux bateaux.

## La part du lion pour le transport public

Près de 300 millions iront à la Flotte bleue, dévolue au trafic régional voyageurs (TRV), qui se taille la part du lion du budget de la stratégie 2025-2040. Ce montant est fondé sur les prévisions d'augmentation constante du trafic transfrontalier établies par une étude Citec. «Il comprend l'acquisition de quatre nouveaux Naviexpress de 700 places pour assurer surtout les liaisons transfrontalières principales N1 Ouchy-Évian, mais aussi Ouchy-Thonon», poursuit Vincent Pellissier. Ils devraient idéalement être acquis progressivement dès 2027, lorsque les deux Naviexpress déjà achetés par la CGN, pour près de 40 millions par unité, auront une manœuvrabilité suffisante.

Quatre unités de 300 places figurent aussi dans les achats projetés. Elles sont destinées aux lignes N3 Nyon-Yvoire et N4 Corsaux-Bellevue. Ces huit nouvelles unités, qui devraient respecter progressivement le critère



La Compagnie Générale de Navigation possède déjà deux Naviexpress. Elle envisage d'en acquérir quatre supplémentaires d'ici à 2040.

## «Ce n'est pas un plan de sauvetage, mais un document stratégique.»

Vincent Pellissier  
Directeur de la CGN

de «zéro émission», sont appelées à remplacer les bateaux *Léman* et *Ville-de-Genève*, les trois vedettes *Morges*, *Lavaux* et *Valais*, le *Henry-Dunant*, le *Général-Guisan* et le *Col-Vert*, désarmé cette année. Leur acquisition pourrait être financée par la réglementation TRV, comme pour les CFF, soit à parts égales entre la Confédération

et les cantons, sans oublier de possibles conventions spécifiques entre la Suisse et la France.

## La flotte Belle Époque est sauve

Quant à la flotte Belle Époque, son sort ne sera pas remis en question à la fin de l'année, comme cela a été dit samedi au «19h30» de la RTS. Il ne s'agit pas de la «sauver», car son maintien est acquis, mais de définir ses besoins financiers jusqu'en 2040, avec des projets qui pourront s'étendre jusqu'en 2050.

Ces besoins sont évalués à 150 millions, selon Vincent Pellissier: «Il faut rénover le *Simplon* et l'*Helvétie*, mais aussi le *Montreux* et *La Suisse*, après sa récente panne, et dont il s'agit

de réparer la machine.» Une première estimation des restaurations du *Simplon* et de l'*Helvétie* a été chiffrée à 25 millions chacune, avec une marge d'erreur de 20%. Renchérissement compris, ces deux montants pourraient atteindre 35 millions.

Le *Montreux* a été restauré en 2001 et le *Savoie* en 2006. Et il est admis qu'une restauration complète est nécessaire à partir de 30 ans. Mais le coût de la rénovation de ces deux unités devrait être moindre, de l'ordre de 25 millions respectivement. Car elles sont plus petites que le *Simplon* et l'*Helvétie*.

Le plan stratégique prévoit encore de compléter les huit unités Belle Époque en état de naviguer avec deux nouvelles unités,

de type zéro émission de CO<sub>2</sub>. Il s'agit à terme de remplacer le *Général-Guisan* et le *Henry-Dunant*, pour un montant total de près de 50 millions.

Dans le montant de 150 millions figurent encore les besoins pour l'entretien annuel lourd préventif, tel le changement complet des roues à aubes sur toutes les unités où ce travail n'a pas encore été effectué. Enfin, le *Lausanne*, qui sera rénové, devrait rester le fer de lance des croisières privées quand il sera retiré du trafic transfrontalier, où il remplace actuellement les Naviexpress. On est donc loin de devoir «sauver la flotte Belle Époque» avec 500 ou 600 millions de francs. Et encore moins «d'ici à la fin de l'année».

## Le trafic des trains a repris entre Palézieux et Payerne

**Lignes CFF de la Broye** Fini le départ des trains à la palette vert et blanc, place aux installations de sécurité modernes commandées depuis le centre d'exploitation de Renens. Après quatre mois de travaux dans le cadre de la cure de jouvence des lignes CFF de la Broye, le trafic a repris lundi 9 juin entre Palézieux et Payerne. Mardi, CFF, Commune et Canton ont célébré la nouvelle gare de Moudon, où les clients bénéficient désormais d'un accès de plain-pied aux quais et trains. En guise de cadeau, les CFF ont offert l'ancienne palette à Carole Pico, syndique de Moudon.

«Les derniers coups de palette avaient été donnés le 14 février, jour de Saint-Valentin. Puisse ce nouvel amour être durable», s'est réjoui la conseillère d'État Nuria Gorrite. La cheffe du Département des infrastructures voyait dans cette inauguration le symbole d'un réseau qui avance.

## Sécurité renforcée

Pendant la fermeture, les CFF ont procédé à de nombreux travaux, permettant le renouvellement des voies dans les gares de Moudon et d'Écublens-Rue et d'importants travaux de génie civil et d'entretien. Dans le cadre d'un chantier global à 250 millions de francs, les installations de sécurité ferroviaire ont aussi été modernisées. Mise en service en 1876, la ligne, où la cadence demi-horaire est en vigueur depuis 2021, n'avait jamais subi de grosse évolution. Un enclenchement de 1948 y était ainsi encore en fonction.

«Mon regret est de ne pas avoir su convaincre l'Office fédéral des transports de faire des gares de Moudon, de Châtillens et de Granges-Marnand des gares de croisement. Là, on ne peut croiser qu'à Lucens et à Écublens, d'où des risques de retard», a mentionné David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande. D'autres chantiers de modernisation se poursuivent sur la ligne Payerne-Chiètres et devraient débiter entre Yverdon-Champ Pittet et Belfaux, en 2026. Deux fermetures de la ligne Payerne-Chiètres sont prévues en 2026, tout d'abord sur dix jours en février, puis de fin mars à mi-juillet.

Sébastien Galliker

## À peine arrivé, Gilles Rufenacht décide de quitter Genève Aéroport

**Démission** Entré en fonction en octobre 2024, le Genevois prendra cet automne la direction générale du groupe Hirslanden.

Entré en fonction le 1er octobre 2024, le directeur général de Genève Aéroport a donné sa démission, a appris ce mardi la «Tribune de Genève». Gilles Rufenacht rejoindra le 1er novembre le groupe de cliniques privées Hirslanden, dont il prendra la direction générale.

Pourquoi quitter l'aéroport si vite? L'intéressé ne souhaite pas s'exprimer. Dans un communiqué de presse publié dans l'après-midi, le conseil d'administration de l'entreprise «prend acte avec regret» de la décision de son directeur, et relève que «ce choix personnel s'inscrit dans les réalités d'une carrière».

Une question d'argent? À Cointtrin, Gilles Rufenacht touche un salaire annuel de 470'000 fr. La rémunération sera supérieure chez Hirslanden. Cela suffit-il à expliquer le

départ de celui qui a fait carrière dans le privé?

## Hirslanden se réjouit

À 51 ans, le Genevois retourne dans le secteur de la santé dont il est issu. Formé à l'École hôtelière de Lausanne, il dirigeait, jusqu'à l'an dernier, les cliniques genevoises des Grangettes et La Colline. «Nous sommes ravis d'accueillir à nouveau Gilles Rufenacht, qui connaît bien la maison et qui a une large expérience du management hospitalier», se félicite Claude Kaufmann, directeur de la communication de Hirslanden – premier groupe hospitalier de Suisse, qui possède 17 cliniques dans 10 cantons et emploie près de 14'000 collaborateurs.

À Genève, la démission surprise suscite des réactions. La conseillère d'État Nathalie Fontanet reste sobre. «Elle regrette le départ de

M. Rufenacht, qui a initié une dynamique positive au sein de l'AIG», indique le Département des finances, des ressources humaines et des affaires extérieures, auquel est rattaché Genève Aéroport.

«L'aéroport se voit privé d'un directeur pragmatique et orienté vers les besoins des clients. Le Groupe Hirslanden se dote d'un leader de premier plan, à même de relever les défis majeurs qui s'imposent au monde de la santé. C'est un retour aux sources compréhensible», salue Vincent Subilia, directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève.

Oui, mais si rapidement? «Il est forcément décevant de voir un directeur général partir si vite, réagit Pierre Nicollier, président du PLR. Cela prend du temps de connaître l'institution, de trouver ses marques auprès du conseil

d'administration.» Le mode de gouvernance de l'aéroport a-t-il pu jouer un rôle dans cette décision? «Il y aurait beaucoup de choses à dire sur ces conseils d'administration pléthoriques et trop politiques, mais je ne pense pas que cet élément ait été déterminant dans ce cas. L'aéroport va bien, les chiffres sont bons, les problèmes avec le personnel réglés et je n'ai pas eu d'échos de problèmes entre Gilles Rufenacht et le conseil. Pour moi, il a simplement accepté une offre unique, qui le place dans une autre dimension. Cela montre à mon sens la qualité de l'individu.» Pour Pierre Nicollier, «le Conseil d'État a eu tort de diminuer la rémunération des dirigeants des régies autonomes».

## «Passage éclair» intrigant

Plus acerbe, le président du MCG, François Baertschi, s'interroge

sur ce «passage éclair». «Gilles Rufenacht a sans doute cédé aux sirènes de Hirslanden, qui a dû lui faire un pont d'or. C'est dans l'air du temps; on fait son shopping et on change de costume aussi vite. Espérons que ce choix personnel ne portera pas trop préjudice à l'institution!» Et d'ajouter: «C'est très intrigant. On ne peut vraiment pas juger de son action en aussi peu de temps. Dans le meilleur des cas, il a compris qu'il n'était pas fait pour ce poste, et c'est une excellente décision. Dans le pire des scénarios, il y a des problèmes à l'interne à l'aéroport.»

Alors que le nombre de passagers remontait en flèche à l'aéroport au début de l'année – retour à un niveau pré-Covid avec près de 18 millions de passagers –, Gilles Rufenacht déclarait dans une interview accordée à notre

journal à la mi-janvier qu'il préconisait un développement plus mesuré: «Nous devons passer d'un modèle de croissance à un modèle qualitatif.»

Le nombre de vols en recul de 3,7% par rapport à 2019 semblait ainsi satisfaire le patron de Cointtrin: «Cela s'explique par des avions plus grands et davantage remplis en lien avec une politique financière de Genève Aéroport incitant les compagnies à augmenter le taux d'occupation par avion [...] Tout le monde bénéficie de ce changement, car avec autant de passagers mais un nombre restreint de mouvements, les riverains souffrent moins de bruit.» Cette politique sera-t-elle remise en cause?

Sophie Davaris,  
Laurence Bézaguet