

# RAPPORT ANNUEL 2025



# TABLE DES MATIÈRES

<b>LE MESSAGE DU PRÉSIDENT</b> .....	5
<b>ORGANISATION</b> .....	6
Les Conseils d'administration.....	10
Le Comité de direction.....	14
<b>LES TEMPS FORTS 2025</b> .....	16
Flotte Belle Époque.....	18
Transport public.....	24
Vision stratégique 2025-2040.....	26
<b>RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES (RSE)</b> .....	30
<b>LES STATISTIQUES</b> .....	36

# MESSAGE DU PRÉSIDENT

**Affronter le gros temps, voire les coups de tabac, mais savoir se donner un cap et le garder : la CGN a fait la preuve de sa capacité à résister aux imprévus en 2025, et à rester focalisée sur ses projets de développement.** L'année a démarré avec des pannes sur des bateaux historiques entraînant la nécessité de réduire de manière importante l'horaire dès le printemps et durant tout l'été. Ensuite, ce sont les financements français des lignes transfrontalières qui ont été frontalement remis en question, laissant planer le spectre d'une réduction drastique des prestations sur les N1 à N3. Enfin, en novembre, le restaurateur partenaire de la CGN s'est vu retirer ses licences d'exploitation et donc le droit d'opérer sur les bateaux de la CGN.

Cette liste pourrait laisser penser à une annus horribilis qu'on souhaiterait avant tout oublier. Et pourtant, au moment de tirer le bilan de l'année 2025, les résultats sont tout autres. Face à ces difficultés sur lesquelles la compagnie n'a finalement que peu de prise directe, la CGN a su réagir avec agilité. Les indisponibilités de bateaux ont été

compensées par une prolongation de l'horaire de haute saison sur le mois de septembre. Cela a permis d'enregistrer des pertes de recettes bien moins importantes que la réduction des prestations kilométriques. Cette formule sera du reste reconduite, car elle répond tant aux demandes de longue date de nos passagers fidèles qu'aux besoins de nouvelles clientèles touristiques. Le financement des lignes transfrontalières a finalement pu trouver un accord entre la France et la Suisse. Un haut niveau de prestations a été maintenu sur les axes structurants que sont les lignes reliant Lausanne à Évian-les-Bains et Nyon à Yvoire. Pour ce qui concerne la liaison entre Lausanne et Thonon-les-Bains l'offre a été quant à elle ciblée pour répondre au mieux aux attentes des travailleurs frontaliers durant la semaine. Enfin, une solution de restauration externe mise en place au débotté a garanti une continuité dans le service à bord. Cette étape nous a permis de nous donner le temps nécessaire pour esquisser ce que sera le modèle économique de la restauration sur les bateaux de la CGN. Nous pensons en effet qu'une offre de restauration de qualité participe à faire de l'expérience de navigation sur le Léman un moment unique.

Plus important encore, la CGN a parallèlement poursuivi la planification et la mise en œuvre de ses projets afin de se projeter vers l'avenir avec confiance dans ses différentes activités. Ainsi, en juin 2025, le Conseil d'administration a présenté aux médias, aux actionnaires et au grand public sa vision stratégique à l'horizon 2040. Réponse à la demande croissante de mobilité en renforçant la part des transports publics, amélioration de la qualité et de la fréquentation dans l'offre touristique, réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants : la CGN se donne des priorités claires, centrées sur son cœur de métier, qu'elle mettra en œuvre en s'appuyant sur le patrimoine historique exceptionnel qu'elle conserve et fait circuler, tout en constituant aujourd'hui le patrimoine industriel de demain avec de nouveaux bateaux et de nouvelles technologies. Une première étape de financement pour les investissements prioritaires – parmi lesquels figurent des travaux sur les infrastructures du chantier naval, la finalisation de la manœuvrabilité des deux NAVIEXPRESS, l'acquisition d'une nouvelle unité pour le transport public et évidemment la grande restauration du



# MESSEGE DU PRÉSIDENT

« Simplon » – est actuellement en discussion avec les pouvoirs publics concernés.

En septembre, pour la première fois depuis deux décennies, la CGN a lancé une nouvelle ligne de transport entre les deux rives du Léman. La N4, commercialisée sous l'étiquette « Voie bleue », met enfin en œuvre ce qui paraît une évidence à qui connaît la géographie genevoise : relier les deux rives par un service de navettes lacustres. Cette offre a rencontré un premier succès, et devra faire ses preuves au cours des deux années à venir. L'innovation réside du reste aussi dans les modalités de financement et de pilotage du projet : il s'agit d'un partenariat inédit entre des partenaires privés soucieux de proposer à leurs salarié-es des options durables pour leurs déplacements, et des communes souhaitant augmenter la palette des prestations disponibles pour leurs habitant-es.

2025 aura aussi été la première année d'exploitation des deux nouveaux NAVIEXPRESS. S'ils sont touchés par de classiques difficultés de jeunesse, leur disponibilité a connu d'importantes améliorations. Sur le plan technique, légal, mais aussi culturel, la CGN et son personnel ont pu s'approprier ces nouveaux bateaux qui incarnent notre ambition de réaliser sur le lac des prestations de transport de la qualité de celles du système ferroviaire suisse, envié dans le monde entier. La croissance que nous avons à nouveau enregistrée témoigne de la vitalité du segment des lignes transfrontalières.

La transition la plus importante au sein de l'organisation aura sans nul doute été la prise de fonction de M. Vincent Pellissier au mois de mai. Ses qualités de communication, d'analyse et de synthèse ont permis un démarrage réussi, au service d'un nouvel élan collectif. Je remercie ici, au nom du Conseil d'administration, M. Imhof, qui a assuré la direction de la CGN durant trois ans au sortir d'une période de turbulences, pour son engagement exceptionnel et sa contribution à la structuration et à la professionnalisation du fonctionnement de l'entreprise.

Je conclurai en soulignant tous les travaux conduits en 2025 qui ne porteront leurs fruits visibles qu'en 2026 et dans les prochaines années, lorsque ce rapport sera publié. Il s'agit de la nouvelle conception de l'horaire touristique, plus lisible dans sa construction et sa présentation, de la reprise des croisières privées, une promesse faite après l'interruption faute de bateaux disponibles décidée en 2023 et une promesse désormais tenue, de la mise en place d'une nouvelle structure de restauration pilotée directement par la CGN afin d'assurer la maîtrise de cette prestation essentielle à bord. Il s'agit aussi de travaux sur les bateaux « Savoie », « Montreux » et « Rhône » qui leur permettront de retrouver le Léman en 2026.

En 2025, la CGN a donc fait preuve de sa capacité d'adaptation tout en posant d'importants jalons pour son avenir. Rien de tout ceci ne serait possible sans nos près de 300 collaboratrices et collaborateurs, dont je veux saluer ici l'engagement exceptionnel. Il faut remercier aussi, pour leur fidèle soutien, les trois cantons actionnaires, la Confédération suisse, les collectivités publiques françaises ainsi que l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et l'ensemble de ses donateurs. Ce n'est que grâce à la collaboration étroite de toutes ces parties prenantes dans la mécanique fine de la CGN qu'il nous est possible, chaque jour, d'offrir le Léman à des milliers de personnes. Le cap est donné, à nous de le suivre avec détermination.



**PRÉSIDENT**  
BENOÎT GAILLARD

A detailed close-up photograph of a mechanical engine, likely a diesel or industrial engine. The image shows various components including brass gears, a piston with a connecting rod, and other metal parts. The lighting is dramatic, highlighting the textures and metallic surfaces. The word "ORGAN" is overlaid in large, white, bold, sans-serif capital letters across the center of the image. The background is dark, making the metallic parts stand out.

**ORGAN**

A detailed close-up photograph of industrial machinery, likely a gear train or a similar mechanical system. The image shows several large, dark-colored gears with prominent teeth, interconnected by shafts and other mechanical components. The lighting is dramatic, highlighting the metallic surfaces and the intricate details of the machinery. The overall tone is dark and industrial.

# ISATION

# LES CONSEILS D'ADMINISTRATION

## CONSEIL D'ADMINISTRATION GROUPE CGN SA

Depuis

### JUSQU'AU 25 JUIN

**Jérémie Lagarrigue** Administrateur,  
à Sainte-Maxime (F) 2015

**Gionata Piero Buzzini** Administrateur,  
à Genève 2021

### DÈS LE 25 JUIN

**Sebastien Munafò** Administrateur,  
à Genève 2025

**Carla Python** Administratrice,  
à Genève 2025

### DU 1<sup>ER</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE

**Benoît Gaillard** Président,  
à Lausanne 2019

**Yves de Siebenthal** Vice-président,  
à Genève 2006

**Marc-Olivier Buffat** Administrateur,  
à Lausanne 2019

**Jean-Bernard Duchoud** Administrateur,  
à Choëx 2024

**Fabienne Knapp** Administratrice,  
à Genève 2019

**Jean-Marc Mermoud** Administrateur,  
à Bougy-Villars 2012

**Josiane Lei** Administratrice,  
à Évian-les Bains (F) 2020

## CONSEIL D'ADMINISTRATION CGN BELLE ÉPOQUE SA

Depuis

### JUSQU'AU 25 JUIN

**Maurice Decoppet** Président,  
à Saint-Sulpice 2012

**Jean-Marc Mermoud** Vice-président,  
à Puidoux 2025

### DÈS LE 25 JUIN

**Jean-Marc Mermoud** Président,  
à Genève 2025

**Yves de Gunten** Vice-président,  
à Puidoux 2025

### DU 1<sup>ER</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE

**Benoît Gaillard** Administrateur,  
à Lausanne 2019

**Philippe Peverelli** Administrateur,  
à Thonex 2025

**Laurent Wehrli** Administrateur,  
à Glion 2012

## CONSEIL D'ADMINISTRATION CGN SA

Depuis

### JUSQU'AU 24 OCTOBRE

**Christophe Arminjon** Administrateur,  
à Thonon-les-Bains (F) 2021

### DU 1<sup>ER</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE

**Benoît Gaillard** Président,  
à Lausanne 2019

**Yves de Siebenthal** Vice-président,  
à Genève 2006

**Marc-Olivier Buffat** Administrateur,  
à Lausanne 2019

**Fabienne Knapp** Administratrice,  
à Genève 2019

**Stéphane Montangero** Administrateur\*,  
à Aigle 2013

\*Représentant du personnel

## COMITÉS

Par ailleurs, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025, les différents comités sont composés du :

### Comité Finances, Risques et RH (CFRH)

Ce comité traite des aspects liés aux finances, à la conformité, au système de contrôle interne, à l'évaluation des risques, à la conformité et aux ressources humaines.

- › Marc-Olivier Buffat (Président), Jean-Bernard Duchoud, Benoît Gaillard, Fabienne Knapp, Stéphane Montangero, Philippe Peverelli.

### Comité Technique (CT)

Ce comité traite de tous les aspects liés à l'entretien et au développement de la flotte, au chantier naval, aux infrastructures à quai et débarcadères.

- › Yves de Siebenthal (Président), Jean-Bernard Duchoud, Benoît Gaillard, Jean-Marc Mermoud.

### Comité Offre et Marketing (COM)

Ce comité traite des aspects liés à la planification et au développement de l'offre, à la production et à l'exploitation, ainsi qu'au marketing et à la communication.

- › Jean-Marc Mermoud (Président), Benoît Gaillard, Yves de Gunten, Sebastien Munafò, Carla Python, Laurent Wehrli.

### Délégation nominations

Les engagements et décisions du ressort des conseils (membres de la direction) sont traités par des délégations ad hoc composées en fonction de la direction concernée. Elles sont présidées par Benoît Gaillard et comprennent dans tous les cas le président du CFR, M. Buffat, et le représentant du personnel au CA, M. Montangero.

# COMITÉ DE DIRECTION

MEMBRES DU COMITÉ DE DIRECTION	DEPUIS
<b>Vincent Pellissier</b> Directeur général et Directeur d'exploitation a.i.	2025
<b>Dimitri Adert</b> Adjoint au Directeur d'exploitation	2025
<b>Aïda Bousrih</b> Assistante de Direction générale	2023
<b>Caroline Dayen</b> Directrice vente et marketing	2023
<b>Irwin Gafner</b> Directeur technique	2017
<b>Benoît Lecoq</b> Directeur ressources humaines	2023
<b>Maria Semenova</b> Directrice financière	2021



De gauche à droite : Aïda Bousrih, Caroline Dayen, Maria Semenova, Dimitri Adert, Vincent Pellissier, Benoit Lecoq, Irwin Gafner

# MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

## RELIER AUJOURD'HUI, PRÉSERVER DEMAIN

Il y a des territoires que l'on traverse. Et d'autres que l'on habite, que l'on relie, que l'on fait vivre. Le Léman est de ceux-là.

Depuis plus de 150 ans, la Compagnie Générale de Navigation ne se contente pas de naviguer sur le lac. Elle tisse des liens. Entre les rives, bien sûr. Mais aussi entre les usages, les générations, les saisons. Entre celles et ceux qui vivent ici, et celles et ceux qui viennent y chercher autre chose.

2025 aura été une année charnière.

Une année où il a fallu, plus que jamais, conjuguer les attentes d'un service public exigeant et des attentes des usagers évolutives avec les réalités d'un environnement en mutation. Une année où l'intensité de l'exploitation a côtoyé l'incertitude, où l'innovation s'est imposée non comme une option, mais comme une nécessité.

Assurer le transport sur le Léman, c'est répondre à un besoin concret de mobilité, parfois là où le lac devient le chemin le plus direct, le plus pertinent. Mais c'est aussi participer à un équilibre plus large : celui d'un territoire en mouvement, confronté aux enjeux de durabilité, d'attractivité et de cohésion.

Cette année, nos équipes ont fait preuve d'un engagement remarquable. Dans des conditions parfois complexes, elles ont maintenu ce qui fait la force de la CGN : la fiabilité du service, la qualité de l'accueil, et cette attention particulière portée à chaque traversée, qu'elle soit quotidienne ou exceptionnelle.

Nous avons également poursuivi la transformation de notre offre. La mise en service de nouvelles liaisons, l'adaptation de nos horaires, ou encore les investissements dans la flotte témoignent d'une volonté claire : faire du lac un espace de mobilité moderne, intégré et durable. Nous avons désormais la responsabilité de faire évoluer nos infrastructures au sol et notre flotte à la croissance de ces dernières années.

Il y a un décalage et cela va nécessiter des investissements conséquents durant les prochaines années. Des changements de paradigmes aussi, dans notre manière d'entretenir nos bateaux, de produire une offre de transport et de répondre à des besoins en constantes évolution. Ce décalage va impliquer des frustrations, dans une société qui s'est habituée à avoir tout tout de suite, alors que nous nous inscrivons dans un temps plus long, celui d'un avenir plus durable. Ce sera l'un des défis majeurs de ces prochains temps, à savoir expliquer ce décalage entre les attentes et l'offre mise en place.

Mais avancer, pour la CGN, ne signifie pas renoncer à ce qui la fonde.

Nous sommes les dépositaires d'un patrimoine unique. Nos bateaux Belle Époque ne sont pas seulement des témoins du passé ; ils sont des

acteurs du présent. Ils incarnent une certaine idée du voyage, du temps long, de la relation au paysage. Ils rappellent que l'innovation peut coexister avec la mémoire, et même s'en nourrir.

À l'heure où les transitions – énergétique, numérique, sociétale – redessinent les contours de nos métiers, notre responsabilité est double. Continuer à offrir un service public performant, tout en préparant l'avenir avec lucidité.

Cela suppose de faire des choix. D'investir. D'expérimenter. Mais aussi d'écouter : les besoins de nos clients, les attentes des collectivités, l'expertise de nos collaboratrices et collaborateurs.

Car au fond, la CGN est une entreprise de liens. Des liens visibles, tracés chaque jour sur le lac. Et d'autres, plus discrets, qui relient les femmes et les hommes autour d'un projet commun.

C'est cette conviction qui nous guide. Et c'est avec elle que nous abordons les années à venir.

**DIRECTEUR GÉNÉRAL**  
DR VINCENT PELLISSIER





# LES TI FORTS



# EMPS S 2025

# LA FLOTTE BELLE ÉPOQUE

## RECONSTRUCTION DES ROUES À AUBES

Les roues à aubes constituent les éléments propulseurs emblématiques des bateaux Belle Époque. Construites au début du XX<sup>e</sup> siècle, ces structures métalliques d'environ quatre mètres de diamètre sont de véritables pièces maîtresses, combinant fonderie, forge et rivetage à chaud. Ces procédés de fabrication historiques, aujourd'hui devenus rares en Suisse, doivent impérativement être respectés afin de préserver l'authenticité de ces unités classées monuments historiques.

Au printemps 2023, des problèmes mécaniques sont apparus sur les roues à aubes du bateau « Vevey ». Une expertise technique approfondie a alors été menée, mettant en évidence un état de fatigue avancé des structures, après plus de 100 ans de service. Afin de garantir la sécurité de navigation et d'assurer la pérennité du patrimoine, la CGN a décidé d'engager une rénovation complète des roues à aubes, conformément aux recommandations émises.

La direction globale du projet a été confiée à NRCtech SA, chargée de la coordination technique et de la supervision des opérations. Dans un premier temps, une intervention délicate a été menée sur les soleils (tambours) afin de permettre l'extraction des roues à aubes sans démontage complet de la structure. Ces découpes, réalisées manuellement au plasma et à la disqueuse, ont nécessité une grande précision et ont été exécutées avec un savoir-faire pointu par les équipes du chantier naval de la CGN, sous la direction technique de NRCtech SA.



# LA FLOTTE BELLE ÉPOQUE

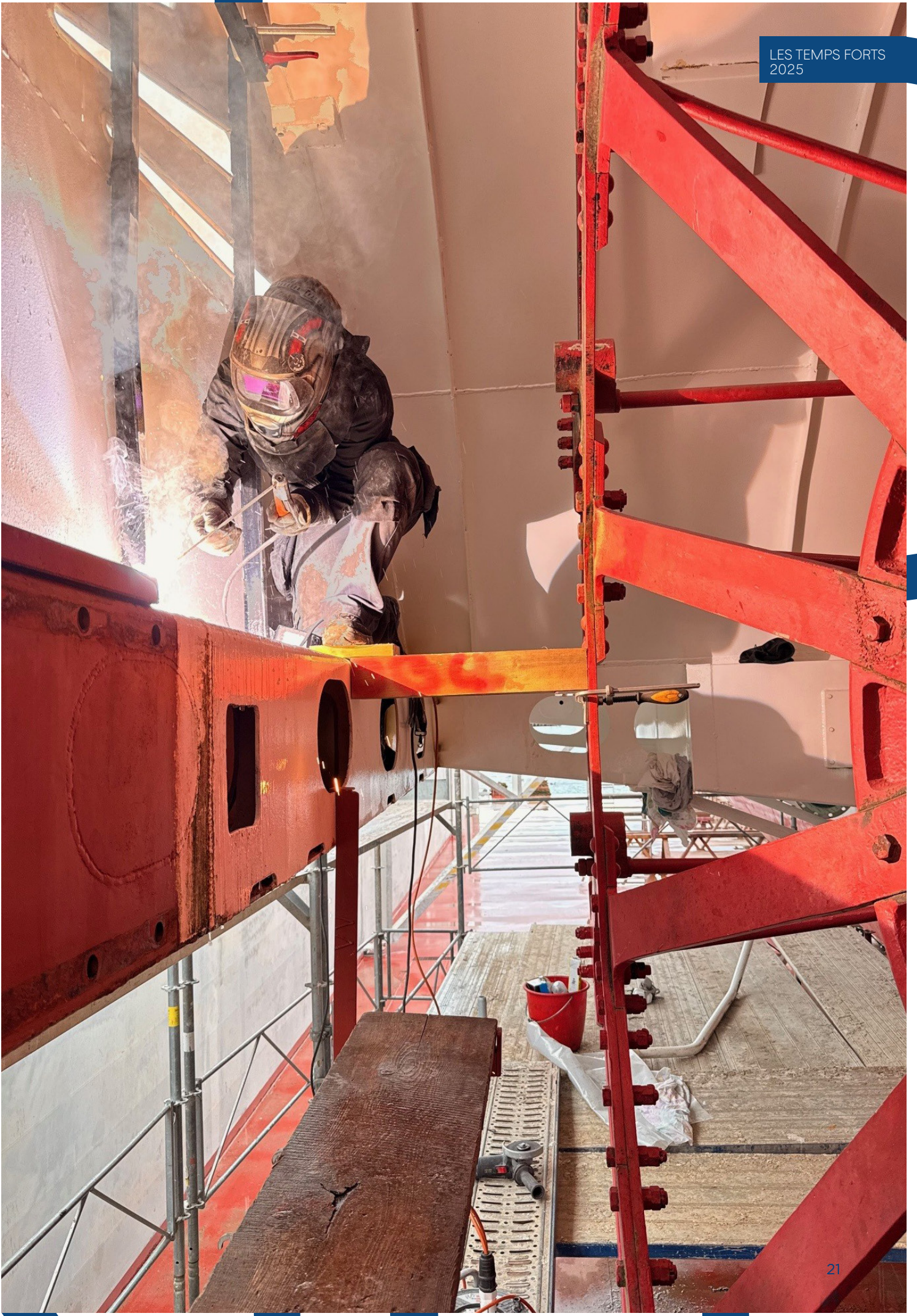
Le démontage des roues d'origine a ensuite pu être effectué. Cette opération spectaculaire a requis l'intervention d'un camion-grue afin de soulever chaque roue, d'un poids d'environ trois tonnes. Il s'est agi d'une manœuvre de haute précision, menée avec expertise par les équipes du chantier naval, garantissant la sécurité des personnes et l'intégrité du bateau.

Parallèlement, la reconstruction de nouvelles roues à aubes a été engagée. Celles-ci sont réalisées dans le strict respect des enjeux patrimoniaux, en reproduisant fidèlement les formes, dimensions et procédés de fabrication d'origine. Les moyeux, pièces centrales des roues, ont été coulés en fonte d'acier en Allemagne par l'intermédiaire de la société Gietech Thomas Ruh e.K., avant d'être usinés en Suisse par Bunorm AG, à Aarwangen (BE). La construction métallique des roues, incluant l'assemblage par rivetage à chaud ainsi que les travaux de peinture et de finition, est confiée à cette entreprise spécialisée basée en Suisse alémanique.

Une fois achevées, les nouvelles roues à aubes sont livrées puis installées au chantier naval de la CGN à Lausanne-Ouchy. Ce projet hors du commun illustre l'engagement de la CGN en faveur de la sécurité de navigation, de la transmission de savoir-faire techniques rares et de la sauvegarde d'un patrimoine lacustre unique.

**VISIONNEZ LES ÉTAPES DE RECONSTRUCTION EN SCANNANT CE QR :**





# TRANSPORT PUBLIC

## MISE EN SERVICE DE LA VOIE BLEUE LIGNE N4

L'année 2025 a été marquée par la mise en service réussie de la *Voie Bleue* – ligne N4, nouvelle liaison lacustre reliant Corsier à Bellevue en seulement 15 minutes. Lancée le 15 septembre, cette ligne constitue une étape importante dans le développement d'une mobilité durable, multimodale et transfrontalière sur le Léman.

La mise en service s'est déroulée de manière très positive et la fréquentation observée correspond aux attentes. La ligne N4 complète harmonieusement l'offre existante de transports publics et propose de nouvelles correspondances efficaces avec les réseaux terrestres, notamment les trains régionaux, les lignes de bus et les infrastructures cyclables.

Exploitée avec le bateau « Valais », entièrement transformé pour répondre aux standards du transport régional de voyageurs, la *Voie Bleue* a été conçue pour favoriser l'intermodalité. Une attention particulière a été portée à la mobilité douce : le bateau peut accueillir jusqu'à 40 vélos et trottinettes, répondant ainsi aux besoins des pendulaires comme des usagers occasionnels.

Face à l'engorgement croissant du réseau routier genevois, la *Voie Bleue* valorise le potentiel du lac comme axe de déplacement naturel entre les deux

rives. Porté par douze communes genevoises, des partenaires privés et la Compagnie générale de navigation, avec le soutien du Canton de Genève, le projet vise à encourager le report modal et à offrir une alternative rapide, fiable et respectueuse de l'environnement à la voiture individuelle. Les études d'impact réalisées confirment par ailleurs le respect des normes environnementales et l'absence d'impact sur les zones sensibles du lac.

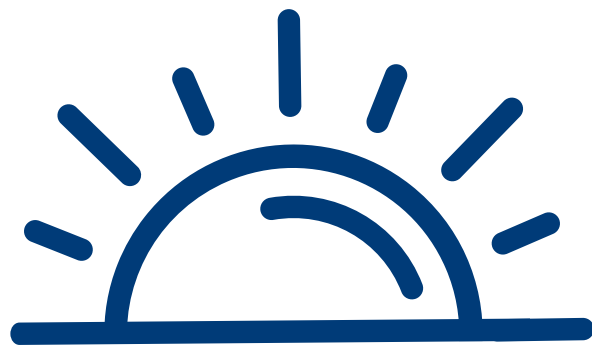
Afin de permettre au plus grand nombre de découvrir ce nouveau service, la ligne N4 a été proposée gratuitement jusqu'à fin 2025. Elle s'adresse ainsi à un large public : travailleurs, étudiants, cyclistes, touristes et promeneurs. Dix allers-retours sont assurés chaque jour, du lundi au vendredi, aux heures de pointe.

Le lancement de la *Voie Bleue* marque le début d'une phase pilote de trois ans. Cette période permettra d'évaluer la pertinence du service, d'ajuster l'offre à la demande et d'optimiser les correspondances, notamment par des ajustements d'horaires prévus dès 2026. L'intégration de la ligne N4 dans le réseau tarifaire Unireso constitue un objectif clé afin d'inscrire durablement cette liaison dans le système de transport public régional. À plus long terme, l'acquisition d'un bateau à zéro émission est également envisagée.



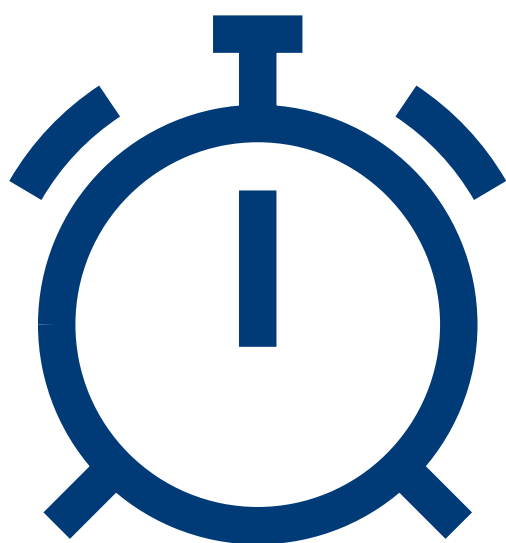
**40**

VÉLOS/TROTTINETTES  
(CAPACITÉ MAXIMALE À BORD)



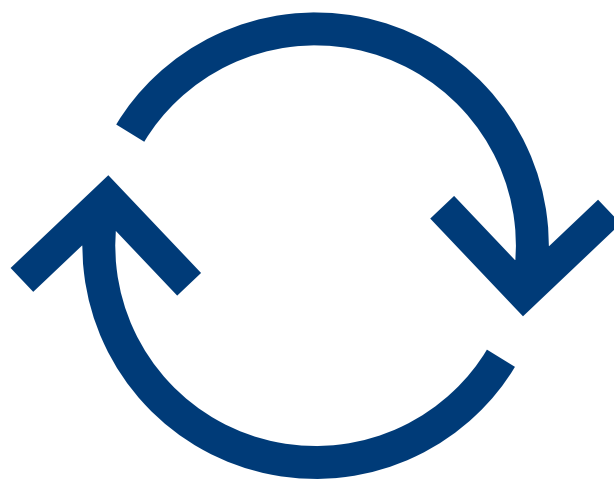
**67**

MAGNIFIQUES  
LEVERS DE SOLEIL



**1h30**

GAGNÉE PAR JOUR PAR RAPPORT AUX  
TRAJETS TERRESTRES



**10**

ALLERS-RETOURS PAR JOUR  
DU LUNDI AU VENDREDI

# TRANSPORT PUBLIC

## MONTÉE EN FIABILITÉ DES NAVIEXPRESS

En toute fin d'année 2024, une étape importante dans la modernisation de la flotte de la CGN a été franchie avec la mise en service du premier NAVIEXPRESS « Évian-les-Bains ». Les premières traversées à l'horaire se sont déroulées de manière très satisfaisante et ont immédiatement rencontré l'adhésion des passagers. Doté de 700 places, dont 600 assises, ce nouveau bateau se distingue par son confort, son silence et ses vastes espaces. Les passerelles automatiques et les coupées élargies permettent un embarquement et un débarquement plus rapides, améliorant sensiblement l'expérience clientèle et la régularité de l'exploitation.

La mise en exploitation des deux unités NAVIEXPRESS – « Évian-les-Bains » et « Thonon-les-Bains » - s'est poursuivie en 2025. Ces nouveaux bateaux rencontrent un succès commercial notable et constituent un levier essentiel pour renforcer l'offre, notamment en fin de journée, grâce à une augmentation des cadences.

Cette phase de montée en puissance s'accompagne d'un travail continu visant à améliorer la fiabilité opérationnelle. Les NAVIEXPRESS nécessitent encore des ajustements techniques afin d'optimiser leur manœuvrabilité par conditions météorologiques difficiles. Dans l'intervalle, ils ne sont pas exploités en cas de fort vent ou de forte houle et sont alors remplacés par d'autres unités de la flotte, garantissant ainsi la continuité du service. Une maintenance annuelle est planifiée pour chacun des deux bateaux, parallèlement à la poursuite de la formation des équipes. Des travaux d'amélioration de la manœuvrabilité sont à l'étude et pourraient débiter au cours du second semestre 2026.



## LES 2 NAVIEXPRESS EN QUELQUES CHIFFRES

- 61,3 m de longueur
- 11,4 m de largeur
- 36 km/h de vitesse maximale
- Navigation jusqu'à 25 km/h en mode 100 % électrique
- 700 passagers de capacité totale dont 600 places assises
- 2 moteurs principaux de 920 kW
- Propulsion hybride parallèle diesel-électrique
- 2 × 300 kW en mode électrique
- Consommation de carburant divisée par deux par rapport à un navire de taille équivalente
- 600 kWh de capacité batteries
- Zéro émission de CO<sub>2</sub> et de polluants en approche des quais
- Silence de fonctionnement à proximité des débarcadères
- Coque en aluminium léger et optimisée
- Système de stabilisation amélioré pour un confort accru
- Passerelles d'embarquement automatisées et intégrées
- Embarquement et débarquement plus rapides et plus fluides

# VISION STRATÉGIQUE 2025-2040

## UNE NAVIGATION DURABLE ENTRE PATRIMOINE, MOBILITÉ ET AVENIR

La Compagnie générale de navigation (CGN) a présenté sa vision stratégique à l'horizon 2040 et les priorités qui guideront son développement au cours des prochaines années. Cette vision vise à stabiliser et renforcer l'offre, à garantir l'opérabilité de la flotte, en particulier historique, et à accompagner la croissance de la demande, tout en réduisant l'empreinte environnementale des activités.

La préservation du patrimoine et de la capacité opérationnelle de la flotte constitue un enjeu central. Elle implique un renforcement de l'entretien préventif et curatif, ainsi qu'une adaptation des infrastructures, notamment par l'augmentation des capacités de mouillage et de mise au sec. Dans ce cadre, la CGN structure son développement autour de trois axes stratégiques : le transport public, le transport touristique — avec la valorisation de la flotte Belle Époque — et la transition environnementale.

Ces orientations constituent une base de travail appelée à être affinée, chiffrée et planifiée. Elles feront l'objet d'échanges avec les commanditaires et partenaires et seront déclinées par étapes, en fonction des ressources financières, des contraintes techniques, du succès commercial des offres et des attentes des collectivités suisses et françaises.

## UN CONTEXTE DE FORTE CROISSANCE

Au cours des quinze dernières années, la CGN a enregistré une hausse de plus de 50 % du nombre de passagers, portée principalement par le transport public, mais également par un intérêt croissant pour l'offre touristique. Les perspectives à l'horizon 2040 confirment la poursuite de cette dynamique.

Pour y répondre, deux nouveaux bateaux NAVIEXPRESS ont été mis en exploitation, tandis que l'ensemble de la flotte a été fortement sollicité. La flotte historique, pilier de l'offre touristique et symbole du patrimoine lémanique, requiert un entretien toujours plus soutenu afin de préserver sa substance et tout en garantissant sa disponibilité.

## STABILISER L'OFFRE ET PRÉPARER L'AVENIR

Afin d'assurer la pérennité de ses prestations, la CGN prévoit plusieurs mesures :

- Renforcement de l'entretien de la flotte historique, par des interventions préventives et curatives, afin de maximiser sa disponibilité commerciale tout en préservant sa valeur patrimoniale. Les études de restauration complète du « Simplon », prochaine grande rénovation Belle Époque, ont d'ores et déjà démarré grâce à un premier financement privé assuré par l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL).
- Renouvellement progressif de la flotte contemporaine, dont certaines unités arriveront en fin de cycle de vie, avec des rénovations ciblées visant à prolonger la durée de vie de plusieurs unités.
- Adaptation des infrastructures à terre, notamment par l'augmentation des places de mouillage et le renforcement des capacités d'entretien au sec, dans le respect des normes de sécurité.
- Finalisation de la mise en exploitation des NAVIEXPRESS, qui rencontrent un succès commercial marqué et permettront un renforcement des cadences, notamment en fin de journée. Des études sont en cours pour améliorer leur manœuvrabilité par mauvais temps.
- Étude de solutions de propulsion et de carburants alternatifs pour l'ensemble de la flotte, y compris historique, afin de réduire les émissions directes et indirectes. Lancée en 2024, cette démarche alimente notamment le projet « Simplon ». Les NAVIEXPRESS affichent déjà des émissions par kilomètre-passager inférieures de 35 % à celles d'une motorisation thermique classique.

# VISION STRATÉGIQUE 2025-2040

## PROJETS À COURT TERME

### • Flotte Belle Époque :

- remise en service du « Montreux », du « Savoie » et du « Rhône » pour la saison 2026
- travaux préventifs sur le « Vevey » et l'« Italie » (roues à aubes)
- travaux sur « La Suisse » en 2027

### • Transport public :

- exploitation durant une phase pilote de la ligne N4 *Voie Bleue* entre Corsier et Bellevue
- fiabilisation des NAVIEXPRESS et choix d'une solution pour la manœuvrabilité

### • Activités touristiques :

- prolongation de l'horaire de haute saison
- relance des croisières privées

### • Infrastructures :

- achèvement de la 1ère étape de la mise à niveau technique du débarcadère d'Ouchy

## PROJETS À MOYEN TERME

### • Flotte Belle Epoque

- rénovation du « Simplon »

### • Flotte contemporaine

- mise à niveau du « Henry Dunant »
- relifiting du « Lausanne »

### • Nouvelles unités

- étude pour l'acquisition du bateau Full Electric de 200 – 300 passagers (pax)

### • Infrastructures

- étude du développement du chantier naval
- poursuite de l'étude de la rénovation de la gare lacustre et de l'amélioration de l'interface d'Ouchy
- remplacement des portes du bassin de radoub



A large red circular sign is mounted on a white cylindrical post. The sign is the central focus, with the text 'RESPON', 'SOCIÉT', and 'ENTRE' written in white, bold, sans-serif capital letters. The background is a bright blue sky with scattered white clouds. In the lower portion of the image, a range of mountains is visible under the sky. The overall composition is clean and modern, with a strong color contrast between the red, white, and blue.

# RESPON SOCIÉT ENTRE



# STABILITÉ MALE DES PRISES

# LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES (RSE)

## RELIER AUJOURD'HUI, PRÉSERVER DEMAIN

Il est des entreprises qui accompagnent un territoire. D'autres qui le structurent. Depuis plus de 150 ans, la CGN appartient à cette seconde catégorie.

Sur le lac Léman, elle ne se contente pas de transporter : elle relie, elle équilibre, elle fait vivre. Chaque traversée répond à un besoin concret de mobilité, mais participe aussi à quelque chose de plus vaste — un territoire en mouvement, confronté à des enjeux de durabilité, d'attractivité et de cohésion.

L'année 2025 aura mis cette responsabilité à l'épreuve. Entre contraintes techniques, incertitudes financières et adaptation continue de l'offre, la CGN a dû faire preuve d'agilité sans perdre son cap. Ce cap, défini par sa vision stratégique à long terme, repose sur une conviction simple : avancer, sans renoncer à ce qui fonde son identité.

## UNE RESPONSABILITÉ GUIDÉE PAR LE LONG TERME

Dans un contexte où l'immédiateté tend à s'imposer, la CGN revendique une autre temporalité. Celle des infrastructures durables, des investissements structurants, et des transformations profondes.

Le décalage entre attentes croissantes et capacités d'adaptation est une réalité assumée. Il implique parfois des arbitrages, des priorités, et une nécessaire pédagogie. Car transformer une flotte, adapter des infrastructures ou faire évoluer un modèle d'exploitation ne se décrète pas : cela se construit.

Cette approche s'inscrit dans une vision stratégique claire : renforcer le rôle du transport lacustre dans la mobilité régionale, améliorer l'expérience globale, et réduire durablement l'empreinte environnementale de l'entreprise.

## LA SÉCURITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS COMME FONDEMENT ABSOLU

Au cœur de cette transformation, une exigence ne varie pas : la sécurité. Sécurité des passagers, d'abord. Elle constitue la priorité absolue de la CGN. Dans un environnement par nature exigeant, chaque décision opérationnelle, chaque adaptation de l'offre, chaque choix technique est guidé par cette responsabilité fondamentale : garantir des traversées fiables, sûres et maîtrisées, quelles que soient les conditions. Cette année 2025 aura été l'occasion d'adapter les structures et l'organisation de la compagnie à cette priorité.

## FOCUS : SANTÉ ET SÉCURITÉ DES COLLABORATRICES ET COLLABORATEURS

La sécurité est indissociable de celles et ceux qui rendent ces traversées possibles. L'année 2025 a rappelé à quel point les métiers de la navigation exigent engagement, rigueur et capacité d'adaptation. Dans ce contexte, la santé et la sécurité des collaboratrices et collaborateurs constituent un pilier central de la responsabilité de la CGN. Face aux contraintes opérationnelles et aux évolutions techniques, l'entreprise a donc poursuivi ses efforts pour :

- garantir des conditions de travail sûres, à bord comme à terre,
- accompagner les équipes dans l'appropriation de nouveaux équipements et technologies,
- renforcer la culture de prévention et de vigilance au quotidien.

Cet engagement repose sur une conviction forte: il ne peut y avoir de service fiable sans équipes protégées, formées et reconnues. La sécurité des passagers commence par celle des femmes et des hommes qui les accueillent et les transportent.



# LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES (RSE)

## PRÉSERVER UN PATRIMOINE VIVANT

Être la CGN, c'est aussi être dépositaire d'un patrimoine unique. Les bateaux Belle Époque ne sont pas de simples témoins du passé. Ils sont pleinement acteurs du présent. Ils naviguent, ils transportent, ils incarnent une relation au temps et au paysage que peu d'entreprises peuvent revendiquer.

Mais cette richesse est aussi une responsabilité exigeante. Les aléas rencontrés en 2025, notamment en matière de disponibilité de certains bateaux historiques, ont rappelé la complexité de leur entretien et de leur exploitation. Préserver ce patrimoine implique des savoir-faire spécifiques, des investissements conséquents et une planification rigoureuse. À travers les travaux engagés sur plusieurs unités et les projets de restauration à venir, la CGN affirme une ambition claire : transmettre ce patrimoine dans un état qui permette non seulement sa conservation, mais sa pleine utilisation. Car ces bateaux ne sont pas faits pour être contemplés à quai — ils sont faits pour naviguer.

## INNOVER POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Préserver ne signifie pas figer. En parallèle de cet héritage, la CGN construit activement le patrimoine industriel de demain. L'intégration de nouvelles unités, le développement de nouvelles lignes, comme par exemple cette année la *Voie bleue*, ou encore les réflexions sur les modèles d'exploitation témoignent d'une volonté d'adapter le transport lacustre aux besoins contemporains. Ces évolutions participent d'un objectif plus large : faire du lac un espace de mobilité moderne, complémentaire aux autres modes de transport, et pleinement intégré dans les dynamiques territoriales.

La transition environnementale s'inscrit dans cette logique. Réduction des émissions, amélioration de l'efficacité énergétique, évolution des technologies : autant de chantiers engagés dans une perspective de long terme, au service d'une navigation plus respectueuse du milieu naturel.



A photograph of a rusty metal surface, likely a roof or industrial structure. A drainage channel is visible, containing a piece of crumpled blue and white trash. The surface is heavily corroded and stained. The text "LES STATI" is overlaid in large white letters across the center.

# LES STATI

A worker wearing a white protective suit and an orange hard hat is standing on a wooden ladder. The worker is holding a yellow measuring tape against a red, textured surface, likely a ship's hull. The worker's hands are positioned to measure a horizontal distance. The background is a plain, light-colored wall. The overall scene suggests a construction or maintenance project.

# ISTRIQUES

# CHIFFRES CLÉS

EXPLOITATION	2019*	2023	2024	2025
Nombre total de passagers transportés	<b>2 495 324</b>	<b>2 734 738</b>	<b>2 756 229</b>	<b>2 636 329</b>
Dont: • services réguliers	2 424 786	2 713 832	2 738 405	2 632 966
• croisières à thèmes	26 996	15 753	3 652	3 124
• croisières privées	43 542	5 153	14 172	239
Dont les lignes de transport public	<b>1 837 792</b>	<b>2 005 784</b>	<b>2 225 117</b>	<b>2 259 090</b>
• N1 (Lausanne - Évian)	1 036 935	1 152 325	1 212 084	1 231 959
• N2 (Lausanne - Thonon)	406 144	437 971	465 820	464 930
• N3 (Nyon - Yvoire)	394 713	415 488	547 213	553 010
• N4 (Corsier - Bellevue)	-	-	-	9191
Ports	43	43	43	43
Kilomètres parcourus	500 392	482 709	486 399	459 860
Personnel employé (EPT) y c. apprentis et saisonniers	216	243	262	266

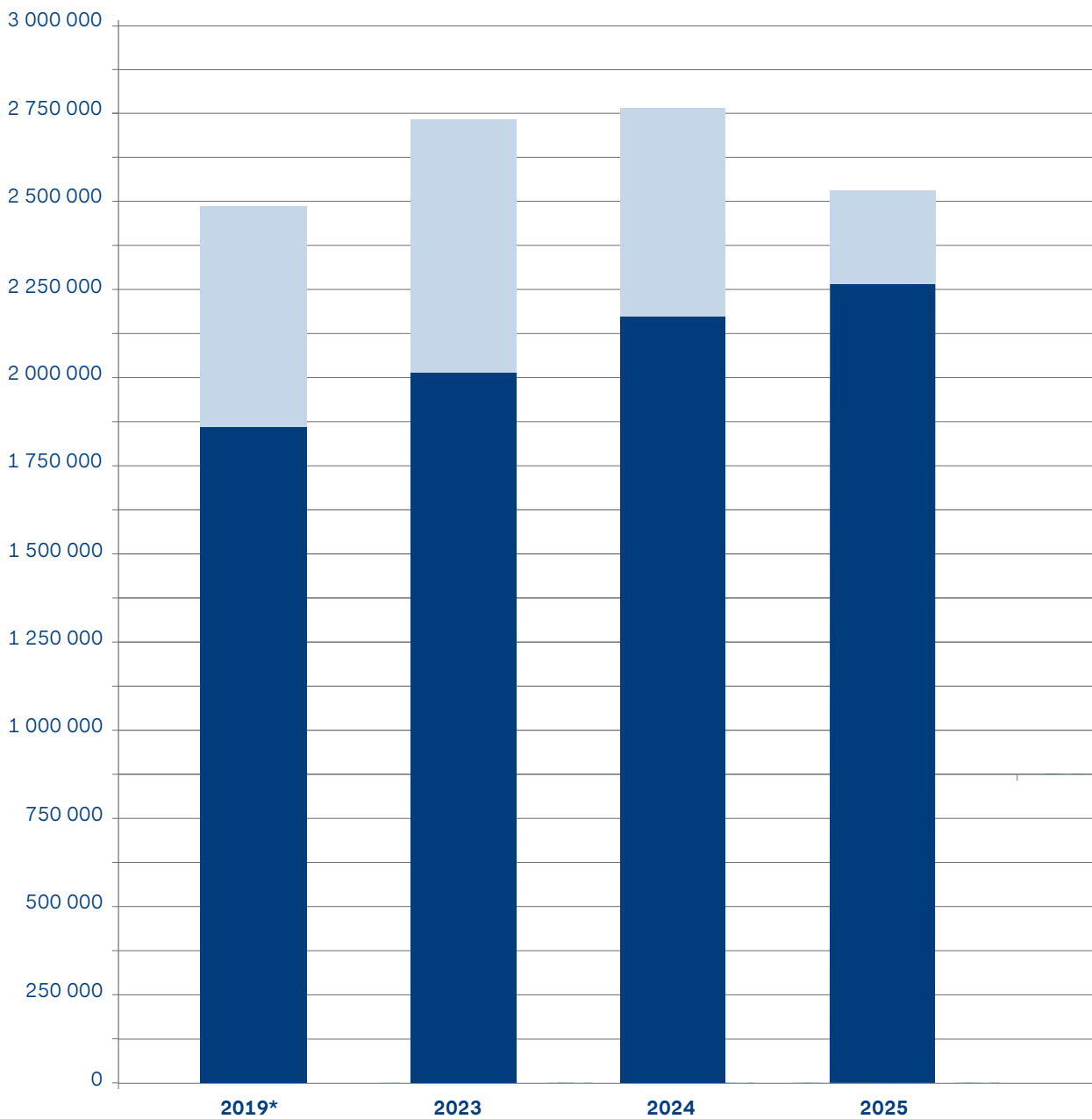
COMPTES (EN MILLIERS DE CHF)	2019*	2023	2024	2025
Charges d'exploitation	41 011	48 113	53 826	57 012
Produits d'exploitation	29 709	31 897	36 972	35 162
Dont: produits de transport nets	27 480	30 535	31 810	30 707
Indemnités des cantons de Vaud, Genève, Valais, Confédération et France	11 899	18 526	16 067	22 791
Dont contribution touristique des cantons:				
• de Vaud	4 830 (65%)	5 073 (66%)	4 671(65%)	7 665 (74%)
• de Genève	1 997 (27%)	2016 (26%)	2 016 (28%)	1 958 (19%)
• du Valais	634 (8%)	612 (8%)	490 (7%)	783 (7%)
Taux de couverture des charges	71%	66%	69%	62%

\*2020 - 2021 - 2022 : ANNÉES COVID-19

# RÉPARTITION TOURISTIQUE / TRANSPORT RÉGIONAL DE VOYAGEUR (TRV)

■ Lignes mobilité  
2019-2024 : N1, N2, N3  
2025: N1, N2, N3, N4

■ Transport touristique

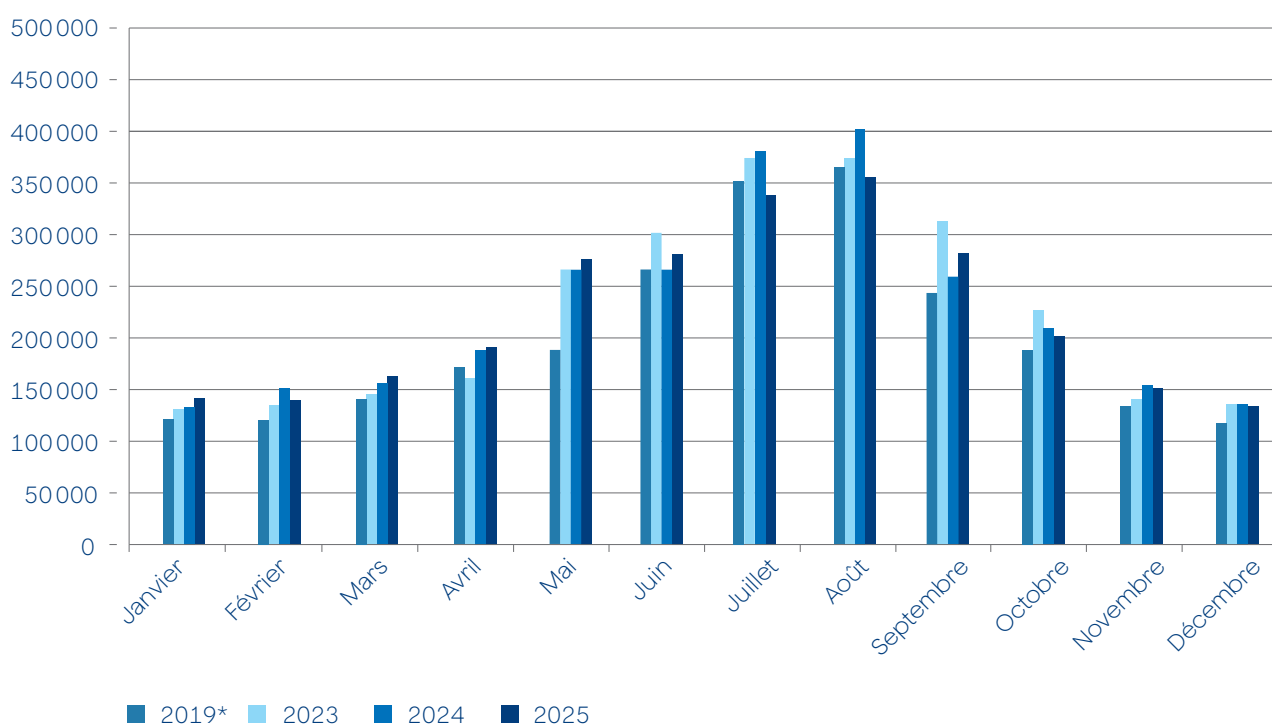


\*2020 - 2021 - 2022 : ANNÉES COVID19

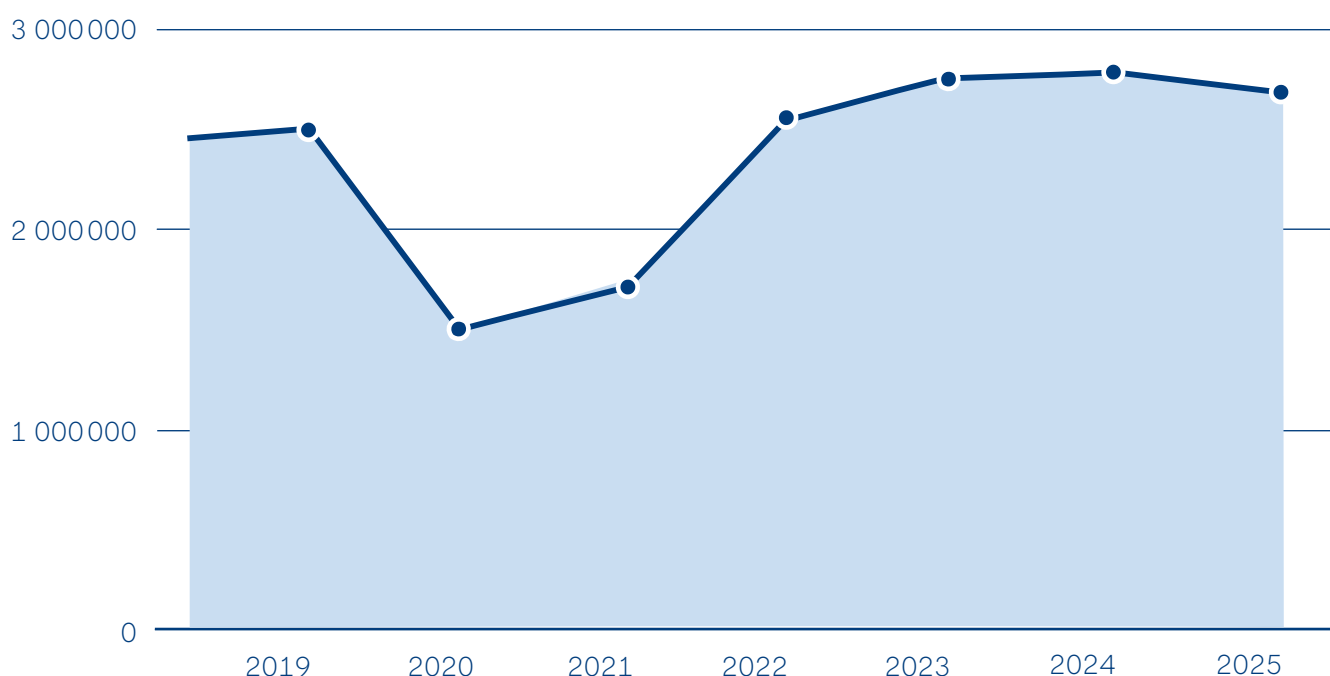
# FRÉQUENTATION DES PASSAGERS PAR MOIS

MOIS	2019*	2023	2024	2025
Janvier	120 475	131 981	137 472	142 040
Février	121 314	132 334	151 133	141 413
Mars	142 689	149 776	158 547	164 488
Avril	172 596	169 755	183 968	190 780
Mai	190 621	266 177	265 963	261 259
Juin	267 657	313 975	287 651	276 950
Juillet	352 585	375 219	382 871	338 491
Août	366 675	375 681	414 787	355 537
Septembre	245 599	314 021	267 854	275 331
Octobre	190 027	227 915	214 691	202 635
Novembre	135 775	141 087	155 564	152 630
Décembre	118 773	136 817	135 728	134 775

\*2020 - 2021 - 2022 : ANNÉES COVID-19



# ÉVOLUTION DE PASSAGERS TRANSPORTÉS



●●	2 495 324	1 544 636	1 809 026	2 570 829	2 734 738	2 756 229	2 636 329
1	2 424 786	1 541 285	1 793 019	2 541 804	2 713 832	2 738 405	2 632 966
2	43 542	2 965	14 410	24 153	15 753	14 172	239
3	26 996	386	1 597	4 872	5 153	3 652	3 124

## ●● TOTAL

- 1 Services réguliers
- 2 Croisières privées
- 3 Croisières à thèmes







CGN SA  
AV. DE RHODANIE 17  
CASE POSTALE 390  
CH-1001 LAUSANNE  
DIRECTION@CGN.CH  
CGN.CH

CGN 