

## Léman

# La CGN veut convaincre les pendulaires de prendre le bateau

**De nouvelles navettes circuleront entre les deux rives du lac dès 2022. Plus écologiques, confortables, elles seront construites par une entreprise suisse et assemblées à Ouchy**

Annoncés avec la convention d'un accord entre les collectivités publiques françaises et suisses, les nouveaux bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) vont être construits par un chantier naval suisse, Shiptec. Cette décision est le fruit d'un appel d'offres qui donne aujourd'hui les contours précis de ces embarcations, qui naîtront sous le sigle Naviexpress. Plus économes en carburant, les deux bateaux commandés pour un montant total de 30 millions de francs par unité seront aussi confortables et silencieux à l'approche des quais. C'est un projet taillé sur mesure pour le lac, se réjouit Benoît Gaillard, président du conseil d'administration. À côté d'une flotte vieillissante - le navire amiral *Léman* est âgé d'une trentaine d'années -, cette nouvelle génération illustre le virage pris par la CGN.

Cette commande s'inscrit dans le développement des voies de transport lacustre. Près de 1,25 million de pendulaires traversent le Léman chaque année et la tendance est à une hausse constante. Avec 700 places, dont 600 sièges, les deux nouveaux ferrys répondent à cette évolution, présentait mercredi la CGN en conférence de presse. Le premier devrait entrer en fonction



**D'une longueur de 60 mètres, les nouveaux Naviexpress comprendront quatre terrasses pour un total de 700 passagers. Leur technologie vise les économies d'énergie.** CGN

sur la ligne Lausanne-Évian en 2022 et le second sur la ligne Lausanne-Thonon, un an plus tard. Cette augmentation de la capacité de transport permettra de mettre en place un horaire cadencé, soit une liaison toutes les 45 minutes aux heures de pointe, contre 80 minutes actuellement.

## Écologie et technologie

«Je ne vois plus de raison de prendre la voiture», dit Andreas Bergmann, directeur de la CGN, à l'attention des pendulaires. Plus rapides d'une heure sur un trajet

aller-retour entre Lausanne et Évian, les nouvelles unités seront aussi plus écologiques. Pour un passager, les émissions de CO<sub>2</sub> seront 30 fois moins élevées que pour le même trajet en voiture. Par rapport aux autres bateaux de la flotte, les Naviexpress promettent une économie de carburant de 40%.

Grâce à la technologie, la CGN s'éloigne définitivement d'une époque qui avait vu naître les Navibus, leurs vagues imposantes et leur gourmandise. L'étrave des nouveaux bateaux sera très fine,

suivie d'une carène presque plate. «Rien que le dessin de la coque permet de gagner 20% sur la consommation», explique le directeur technique, Irwin Gafner. Ce gain s'explique aussi par une aile sous-marine à l'arrière, qui permet d'optimiser l'assiette du bateau, diminuant ainsi les vagues qu'il génère et la perte de rendement.

C'est au niveau du moteur, hybride, que le virage écologique se poursuit. Jusqu'à 15 km/h, soit à l'approche et au départ des débarcadères, le bateau naviguera à

## Données techniques

**Le bateau** Longs de 60,4 m, les Naviexpress seront presque aussi larges que hauts (env. 11 m), pour un poids d'env. 400 tonnes avec les passagers. Tirant d'eau: 1,56 m à pleine charge. Ils embarqueront quatre membres d'équipage.

**Les passagers** Les 600 sièges intérieurs laisseront de l'espace pour 100 passagers de plus. L'accès aux handicapés sera garanti aux trois ponts par un ascenseur. Quatre terrasses seront accessibles, dont une à l'avant. La première classe se situera au pont supérieur.

**L'écologie** Grâce à une propulsion hybride (diesel-électrique), le bateau promet une économie de 40% de carburant. Quelque 150 m<sup>2</sup> de panneaux solaires appuieront la recharge des batteries. La forme de la coque joue aussi un rôle important, diminuant la traînée grâce à une aile placée à l'arrière. La consommation atteindra tout de même 8,5 litres de diesel par kilomètre, à 33 km/h.

**La construction** Construits par le chantier naval lucernois Shiptec, les éléments seront assemblés au chantier de la CGN, à Ouchy. **A.DZ**

l'électricité. Au-delà, jusqu'à 33 km/h, les deux moteurs diesel prendront le relais, rechargeant les batteries. Des ailerons actifs compenseront en outre le roulis et des propulseurs latéraux permettront d'accoster même par grand vent. «On espère assurer un service à 100%», dit Andreas Bergmann.

Sur le plan financier, l'investissement sera consenti par la CGN seule. En revanche, la convention signée l'été dernier répartit les risques de déficits à parts égales entre la France et la Suisse. **Alain Détraz**