

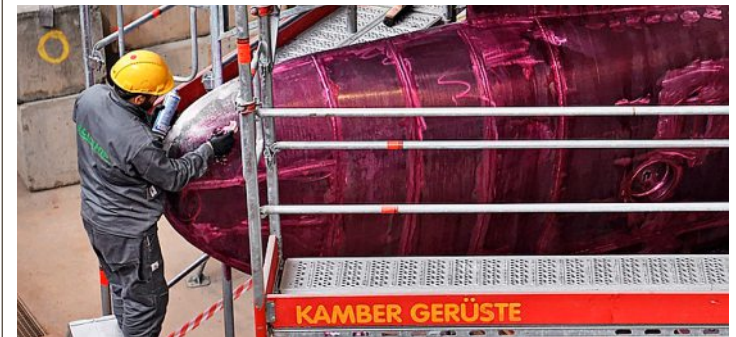
## Ouchy



À Ouchy, la halle du bassin de radoub a dû être agrandie pour la construction du Naviexpress.



Les soudures importent beaucoup dans ce chantier, la seule superstructure étant composée de 30'000 éléments.



La coque est conçue pour réduire au mieux la consommation de carburant et accroître la stabilité.

# La CGN a déployé son chantier du siècle

**En construisant le Naviexpress, bateau futuriste high-tech, la compagnie veut concurrencer la route entre la Haute-Savoie et Lausanne.**

**Claude Béda** Texte  
**Chantal Dervey** Photos

Convaincre davantage de pendulaires frontaliers de prendre le bateau entre Évian et Lausanne n'est pas de tout repos. Début 2023, quand le premier Naviexpress entrera en service sur le Léman, sa fabrication aura nécessité 100'000 heures de travail. «C'est le chantier naval suisse du siècle. Je n'en ferai sans doute jamais plus de pareil», commente Lukas Schreuder, chef de projet chez Shiptec, le constructeur lucernois. Depuis la construction du «Lausanne» en 1991, la Compagnie générale de navigation

(CGN) ne s'était plus lancée dans une opération d'une telle ampleur.

C'est que la fabrication d'un ferry futuriste de 60 m de long, 12 m de large, de 350 tonnes et d'une capacité de 700 places, dont 600 assises à l'intérieur (deux fois plus que les bateaux actuels), ne se fait pas en un tour de main. Il a fallu étendre la halle du bassin de radoub d'Ouchy, agrandir ses accès, changer les ponts roulants et doubler la puissance électrique du site, en partie grâce à 1600 m<sup>2</sup> de panneaux solaires. «Nous devons garder une température ambiante pour les colles et les soudures, la superstructure du bateau comportant 30'000 éléments à souder, explique Irwin Gainer, directeur technique de la CGN. Ce grand projet transforme à la fois les infrastructures de la CGN et ses collaborateurs au contact des marins du Nord.»

Une trentaine de techniciens œuvrent sur le chantier, dont une moitié de l'entreprise polonaise Aluship, spécialisée dans la construction navale en aluminium. C'est dans ses ateliers, à Gdansk, que les douze sections de coque du bateau ont été découpées, avant d'être assemblées récemment à Ou-



**Le Naviexpress permettra une cadence de 45 minutes entre Évian et Lausanne au lieu de 80 aujourd'hui.** CGN (IMAGE DE SYNTHÈSE)

chy. L'aluminium a été préféré à l'acier car il réduit le poids du navire d'une centaine de tonnes. Après des essais de performance de la carène effectués à Hambourg, la coque, où seront posés des ailerons dynamiques et des quilles latérales, est conçue pour réduire la consommation de carburant, accroître la stabilité du ferry face au roulis et dans les hautes vagues. La conception du pont principal est bien avancée. Les ouvriers s'affairent maintenant dans les cales, aménageant la

salle des commandes électriques et celle destinée à accueillir les machines. Avec son moteur hybride diesel-électrique, le ferry générera 40% de CO<sub>2</sub> en moins qu'un bateau classique. Il atteindra les 36 km/h, mais réduira sa vitesse à 20 km/h - et donc ses nuisances sonores - en passant en mode électrique à l'approche des débarcadères.

## Adaptable à l'hydrogène

Des panneaux solaires couvriront 5% de la consommation en élec-

tricité. Et le Naviexpress restera adaptable à une transition énergétique vers l'hydrogène, dans le but de parvenir un jour à zéro émission de CO<sub>2</sub>. «C'est une véritable formule 1, un bateau de transports publics avant-gardiste en Europe, glisse Andreas Bergmann, directeur général. Nous voulons être un acteur majeur du transport modal en désengorgeant les routes. Or l'offre crée la demande.»

Actuellement, les mauvaises conditions du lac privent la CGN d'une dizaine de jours de navigation par an. Et, surtout, seul un quart des 10'000 pendulaires haut-savoyards prennent quotidiennement le bateau entre Évian ou Thonon et Lausanne. «Nous voulons doubler nos parts du marché, explique Andreas Bergmann. Aujourd'hui, lorsqu'un pendulaire rate sa navette, il doit attendre plus d'une heure et demie pour prendre la suivante. Pour attirer de nouveaux clients, nous devons proposer moins de contraintes et plus de confort que la voiture.»

Le Naviexpress, comprendra quatre terrasses, un espace restauration, des zones silence et un as-

censeur. La place dévolue aux gilets de sauvetage sera réduite, afin de créer un espace pour les vélos. «Les représentants des pendulaires ont été conviés à participer au choix des fauteuils, ajoute Florentine Baron Pailhès, directrice des ventes et du marketing. Mais les prix du billet et de l'abonnement ne devraient pas augmenter.»

## Deux unités

Grâce à quatre passerelles d'embarquement automatique, les 700 passagers pourront quitter le navire en trois minutes. Pour le coup, le nouveau vaisseau sera en mesure de passer d'une cadence de 80 minutes aujourd'hui à 45 minutes entre Lausanne et Évian. Construit dans la foulée, son jumeau entrera en service à la fin de 2023 entre Thonon et Lausanne. Coût d'un bâtiment: 30 millions, financés par un emprunt de la CGN, avec garantie d'emprunt fédérale. Les charges d'exploitation seront assumées par les collectivités françaises (50%), le Canton de Vaud (26,5%) et la Confédération (23,5%). En cas de forte nouvelle demande, trois autres Naviexpress pourraient suivre.