

Ouchy

# Le premier Naviexpress a maîtrisé une virée périlleuse

**Le bateau futuriste, qui naviguera entre Lausanne et Évian, est sorti du bassin où une deuxième unité va être construite. Il a rejoint son premier port.**

Claude Béda

Le premier Naviexpress est arrivé sans heurt au bout de son premier et périlleux périple. Le bateau futuriste, qui naviguera entre Lausanne et Évian à la fin de l'été 2023, est sorti du bassin de radoub pour rejoindre la place numéro 1 du chantier naval de la CGN à Ouchy. Une opération délicate, le vaisseau n'étant pas encore motorisé. Elle visait à libérer le radoub, où l'assemblage du deuxième Naviexpress sera lancé ces jours.

«C'est un moment marquant pour ceux qui s'activent à la construction de ce navire, commente Andreas Bergmann, directeur de la CGN. Un exploit industriel remarquable dans le contexte mouvementé actuel.» Aux yeux des spécialistes, la création de ce géant du lac constitue le chantier naval suisse du siècle. Depuis la construction du «Lausanne» en 1991, la compagnie ne s'était plus lancée dans une entreprise d'une telle envergure.

## Présence de sept capitaines

Cette première manœuvre, une virée de 300m, a nécessité la présence de sept capitaines chevronnés. L'un à bord du gigantesque vaisseau et deux sur chacun des trois bateaux pousseurs chargés de le mouvoir. Le Naviexpress est déjà doté de moteurs, mais ceux-ci ne sont pas encore en fonction. Il a donc aussi fallu s'assurer que la météo serait complice, un coup de bise ou de vent d'ouest étant à éviter. Ce fut le cas.



Le Naviexpress a effectué sa première sortie sans heurt. 24 HEURES/ODILE MEYLAN

## En chiffres

**Dimensions:** 61,3m de long x 11,4m de large.

**Vitesse maximale:** 36 km/h.

**Navigation:** jusqu'à 20 km/h en mode «tout électrique».

**Moteurs principaux:** 2 x 920kW avec système de propulsion hybride parallèle/diesel-électrique.

**Capacité:** 700 passagers, dont 600 places assises à l'intérieur. Grâce à quatre passerelles d'embarquement automatique, les 700 passagers pourront quitter le navire en trois minutes.

**Fabrication:** 100'000 heures de travail pour la première unité. Prix par unité: 30,3 millions de francs.

**Charges d'exploitation:** assumées par les collectivités françaises (50%), Vaud (26,5%) et la Confédération (23,5%).

«Mais lorsque le Naviexpress sera mis en service, il sera en mesure de maintenir sa vitesse de croisière face à des vagues de deux mètres et des vents de 50 km/h», précise Irwin Gafner, directeur technique. Avec son moteur hybride diesel-électrique, il pourra atteindre 36 km/h. Et sera en mesure de passer d'une cadence de 80 minutes aujourd'hui, à 45 minutes entre Lausanne et Évian.

## Renforcer la desserte

«Aujourd'hui, le mauvais temps prive la CGN d'une dizaine de jours de navigation par an, ajoute Andreas Bergmann. Et seul un quart des 10'000 pendulaires français prennent chaque jour le bateau entre Évian ou Thonon et Lausanne. Nous voulons doubler nos parts du marché en renforçant la desserte transfrontalière. Actuellement,

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. L'offre appelle la demande. Nous sommes confiants. Selon nos projections, les flux pendulaires vont s'accroître.»

## Essais cet automne

Pour l'heure, les extérieurs du premier Naviexpress sont déjà bien avancés et les éléments techniques installés. Il reste les éléments intérieurs à poser, comme les sols, luminaires ou autres fauteuils. Le navire futuriste entamera les essais de navigation cet automne.

Le constructeur lucernois Shiptec le livrera à la CGN en février. «Les équipages suivront ensuite une période de forma-

tion, afin d'approprier ce bateau à la technologie hybride», relève Florentine Baron Pailhès, directrice des ventes et du marketing.

L'assemblage du deuxième Naviexpress commencera au début septembre. Les pièces, transportées par bateau, sont actuellement sur le Rhin, entre Rotterdam et Bâle. Cette deuxième unité sera mise en exploitation en 2024. «Elle nous permettra d'accroître notre offre de 50% entre Lausanne et Thonon et de tripler celle entre Nyon et Yvoire en redéployant la flotte de transport actuelle», commente Andreas Bergmann.

Ces ferries généreront 40% de CO<sub>2</sub> en moins qu'un bateau classique, assure la CGN. Ils réduiront leur vitesse et passeront en mode électrique à l'approche des débarcadères. Et des panneaux solaires couvriront 5% de la consommation en électricité.