

La CGN dévoile son navire hybride

MOBILITÉ Le public a pu monter ce week-end à bord de l'Evian-les-Bains, le premier bateau de Naviexpress, projet de transport pendulaire entre la France et la Suisse. Il sera mis en service cet automne et consommera 40% de moins que ses prédécesseurs

AURÉLIE COULON
X @AurelieCoulon

Les curieux étaient nombreux samedi dernier à déambuler dans les étages du navire bleu, dernier-né de la Compagnie générale de navigation (CGN), amarré au quai de son chantier naval à Ouchy, exceptionnellement ouvert au public. Avec près de 61 mètres de longueur, le bateau Evian-les-Bains, amarré un peu plus loin, à l'écart des visiteurs, le rejoindra un peu plus tard.

«L'avantage de ce bateau? Il règle les problèmes de transport entre Lausanne et Evian»

IRWIN GAFNER, DIRECTEUR TECHNIQUE DE LA CGN

«Ce sont les deux premiers bateaux qui seront homologués. Au final, nous prévoyons cinq bateaux Naviexpress sur les deux lignes franco-suisse, reliant Evian et Thonon à la capitale vaudoise, explique Irwin Gafner, le directeur technique qui fait la visite ce samedi. Nous souhaitons nous aligner sur une offre de transport régional comme avec le train, avec d'ailleurs un design un peu similaire.»

Les compartiments voyageurs, avec leurs sièges bleus à l'étage de la seconde classe (qui correspond à 78% des places assises) et bruns en première aux étages

supérieurs, rappellent en effet ceux des trains des CFF. Sur les 2,8 millions de voyages réalisés chaque année sur un bateau de la CGN, la grande majorité – 2 millions – correspond à du transport public, le reste étant touristique et principalement sur la flotte Belle Epoque. «Le gros avantage de ce nouveau navire est de pouvoir accueillir 700 passagers et donc de régler les problèmes de capacité de transport entre Lausanne et Evian, affirme Irwin Gafner. Les bateaux actuellement peuvent embarquer moins de personnes, et aux heures de pointe, en début et fin de journée, on a souvent besoin de déployer des «doublures» pour permettre de prendre les gens qui sinon resteraient à quai.» La CGN souhaite aussi améliorer la cadence de ces lignes, ce qui n'est pas possible avec la flotte actuelle.

Autre avantage mis en avant, la réduction des émissions de CO₂. Les bateaux Naviexpress consomment 40% de moins de carburant que leurs prédécesseurs, à vitesse équivalente (25 km par heure pour relier les points de départ à l'arrivée). «Le gros levier qui permet cette réduction, c'est l'hydrodynamisme plus efficace de la coque, explique le directeur technique. Ensuite, cette coque est en aluminium, le bateau pèse donc moins lourd. Enfin, le système de propulsion est hybride, avec un moteur thermique diesel couplé à deux génératrices électriques d'une puissance totale de 600 kilowatts, soit l'équivalent de six Tesla. Cette technologie permet de naviguer en électrique aux abords des débarcadères.»

Manœuvrabilité à améliorer

Le bateau est aussi équipé d'aile-rons stabilisateurs qui absorbent les vagues latérales et donc limitent le roulis. «Pour plus de confort des passagers», complète le directeur technique de la CGN. Qui continue la visite: quatre ponts



La réduction des émissions de CO₂ est notamment due à la coque du bateau, plus légère car constituée d'aluminium. (LAUSANNE, 13 AVRIL 2024/AURÉLIE COULON/LE TEMPS)

extérieurs et de nombreuses vitres ouvertes sur le lac, gilets de sauvetage sous chaque siège, des toilettes et un ascenseur accessibles aux personnes à mobilité réduite, une timonerie avec trois postes de pilotage, des cabines pour les quatre personnes de l'équipage, la climatisation et un système de chauffage du sol extérieur pour

empêcher la formation de glace en hiver. Tout semble prêt, mais le diable se cache dans les détails. Ici, Irwin Gafner montre une partie du pont qui n'est pas peinte dans la bonne couleur. Sans parler d'un problème «de jeunesse» qui semble important.

«Des améliorations sont en cours pour parfaire la manœuvrabilité

du navire en cas de gros temps (vents entre 30 et 50 kilomètres par heure), avec des propulsions auxiliaires latérales situées à l'arrière, précise-t-il. Un essai en modèle réduit est mené à Hambourg avec l'entreprise allemande Voith, dans des conditions similaires à celles du Léman en termes de vagues. Cela donnera plus de sécurité au

capitaine.» Ces problèmes sont spécifiques à la grande taille du navire. L'Evian-les-Bains devra donc retourner deux mois dans le bassin de radoub, le hangar de mise à sec du navire pour les réparations, où il a été assemblé, pour réaliser toutes ces modifications, avant l'inauguration officielle prévue cet automne. ■

Le Simplon expose ses blessures au public

DÉGÂTS Le bateau et ses dommages se découvrent aux portes ouvertes de la Compagnie générale de navigation, dans le chantier naval d'Ouchy. Pour rappel, il s'était encastré dans un ponton lors du dernier fort épisode de foehn

«C'est le fameux bateau!» entend-on parmi les visiteurs du chantier naval à Ouchy de la CGN, qui organisait des portes ouvertes ce week-end. Le Simplon – un vaisseau de 78 mètres de long et pouvant normalement embarquer 850 personnes – est en effet amarré à côté d'un autre des navires Belle Epoque, fleurons de la compagnie de navigation du Léman. Sur le quai, une femme glisse à un proche: «Le pauvre bateau, cela fait mal au cœur.» Des dégâts sont visibles sur le flanc tribord du navire, dont une partie semble avoir été arrachée.

Le directeur de la CGN, Pierre Imhof, est présent pour répondre aux questions du public. «J'ai été fortement mis en question depuis l'accident», concède-t-il. Un écriteau à côté de lui retrace les événements du 29 mars dernier. Alors qu'il sortait de sa maintenance hivernale, le Simplon a connu une avarie motrice durant un tour d'essai sur le lac au large d'Ouchy.

Dans un premier temps, la CGN a tenté de le ramener en le tractant avec un autre navire, le Ville de Genève. Mais les manœuvres, notam-

ment en raison du vent fort du sud-ouest et des vagues, se sont avérées trop compliquées. Les deux bateaux déviaient et sont même entrés en collision.

La compagnie a alors décidé d'amarrer le Simplon à Cully. Le vent, qui avait changé de direction, a poussé le bateau contre un ponton et des rochers.

Pourquoi n'avoir pas ancré le navire?

Une question revient souvent parmi les visiteurs du jour, faisant écho à la polémique sur les décisions prises au moment de l'accident: pourquoi ne pas avoir décidé d'ancrer le Simplon au large du rivage, au lieu de l'amarrer à un ponton? «Le capitaine a décidé de faire autrement, en tenant compte des conditions du moment, défend Pierre Imhof. Avec le vent, le bateau au bout de l'ancre aurait pu dériver avec le risque de s'échouer. Les rivages sont toujours proches. Et il aurait fallu mobiliser un autre navire pour le maintenir constamment en place, ce qui était aussi risqué pour l'équipage.» Le conseil d'administration de la CGN a annoncé le 8 avril avoir mandaté des experts indépendants pour mener une enquête sur cet accident.

Les dégâts sur le Simplon, constatés juste après l'accident, consistaient en deux voies d'eau, une grosse à l'arrière et une plus petite dans la salle des machines (le moteur est resté intact). Une partie du plancher a aussi été

déchirée. Pourtant, ce samedi, le Simplon flottait sur les eaux d'Ouchy. «Des plongeurs ont bouché les entrées d'eau avec de la colle dite époxy. Le bateau est sécurisé mais sous constante surveillance», explique le directeur, pour qui il est compliqué de faire le bilan de tous les dommages. «Le bateau aurait dû être mis à sec pour faire le diagnostic complet mais le niveau du lac est trop bas pour l'instant. Il manque quelques centimètres pour pouvoir le glisser sur le dock flottant.» Ce dernier, situé quelques mètres plus loin dans le chantier naval et actuellement vide, pourrait accueillir le Simplon dès le début du mois de mai, au moment de la montée des eaux.

Pour Pierre Imhof, «il n'y a pas de doute que le Simplon pourra fonctionner de nouveau». «Nous devons décider si nous faisons les réparations seules, avec une remise à l'eau jusqu'à la prochaine rénovation qui était déjà programmée pour bientôt. Ou si nous combinons les deux ensemble dès maintenant, précise-t-il. Si nous faisons une rénovation complète, il faut définir le projet et établir les collaborations avec les entreprises, ce qui prend au moins une année. Et il faut le financement: une partie viendra des assurances et nous irons chercher le reste auprès des donateurs et des autorités.» «Avez-vous vu le ponton à Cully? lance un passant qui interpelle le directeur de la CGN. Il est bien abîmé.» Lui aussi devra être réparé. ■ A. C.