

Événement sur le Léman

Quiétude
À l'intérieur de l'«Évian-les-Bains», les passagers sont impressionnés par l'évolution silencieuse du bateau. LAURENT DE SENARCLENS



Si vous avez raté le début

2018 Le 31 mai, les autorités vaudoises et françaises s'accordent sur le développement et le financement de manière conjointe du transport public sur le Léman. Mais depuis le début 2024, le coût des Navixpress hérisse Évian et Thonon. Leurs élus dénoncent l'accord les liant au Canton de Vaud à fin 2025 pour le renégocier.

2019 Ces mêmes autorités vaudoises et françaises signent, le 22 août, une «convention de coopération» qui lance l'achat des deux nouveaux bateaux de via un appel d'offres public international.

2020 En janvier, la construction est attribuée à l'entreprise lucernoise Shiptec AG, suivie de la signature, le 20 août, du contrat d'acquisition des deux premières unités au prix de 30 millions de francs chacune.

2021 Construction du premier Navixpress. 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. On parle du «chantier naval suisse du siècle».

2023 Le 11 avril, la CGN et Shiptec annoncent que la mise en service du premier Navixpress est reportée d'une année à fin 2024, car des améliorations de la manœuvrabilité sont nécessaires. La CGN procédera elle-même aux modifications à apporter aux deux bateaux dans le deuxième semestre 2026.

Le Navixpress n'a pas raté son voyage inaugural

Malgré les incertitudes, l'«Évian-les-Bains» a amené ses premiers frontaliers à Lausanne. L'admiration a vite supplanté les sarcasmes vis-à-vis de cette Formule 1 des lacs.

Claude Béda Textes

Il y est 5 heures, Évian s'éveille. «Viendra-t-il?» s'interrogent les frontaliers en attente sur l'embarcadère haut-savoyard. «Oui, c'est bien l'Évian-les-Bains qui arrive», assure l'un d'eux. La Compagnie générale de navigation (CGN) peut respirer: un Navixpress a été en mesure d'assurer lundi ses premières courses sur la ligne NI (Lausanne-Évian) lors du nouvel horaire. Si le vent avait été trop fort, le majestueux bâtiment serait resté à quai à Ouchy, en raison d'une manœuvrabilité encore insuffisante. Face à ce risque, le transporteur s'est contenté de baptiser ses deux vaisseaux ultramodernes en toute discrétion, vendredi lors d'une cérémonie interne.

«On l'applaudit?» ironise un passager en voyant briller dans la nuit le bateau attendu de longue date. Mais les sarcasmes s'estompent vite à la vue de cette Formule 1 des lacs. «On dirait un paquebot», s'émerveille sa voisine. Grâce aux passerelles automatiques, les 300 passagers de ce premier voyage seront embarqués en une minute et demie. Il en faudra juste le double pour accueillir les 600 du second trajet. Cela va tellement vite que des retardataires resteront plantés à Évian.

«Proches de la saturation»
À 5h30, l'Évian-les-Bains se meut imperceptiblement. À l'intérieur, les pendulaires hésitent à trouver leur place. Beaucoup n'osent pas s'installer à l'étage supérieur, la deuxième classe y ayant l'allure d'une première. Dans ce premier bateau du matin, on trouve surtout les professions de soins et de l'hôtellerie. Les employés de bureau seront principalement du deuxième voyage.

«Fini la bêtaillère! Cela fait longtemps qu'on l'attend, ce bateau.»

Christophe Bourguignon, un habitant de Thonon travaillant à Lausanne



Arrivée de l'«Évian-les-Bains» à Lausanne vers 7h30 lors de sa deuxième course lundi avec Stéphane Houdry aux commandes. La timonerie est truffée d'instruments high-tech. DR

Bon nombre de voyageurs de cette première course sont heureux de ne plus être serrés comme des sardines dans ce bateau de 700 places, dont 600 assises: «Fini la bêtaillère! lâche Christophe Bourguignon, un habitant de Thonon travaillant à Lausanne. Cela fait longtemps qu'on l'attend ce bateau.» Le deuxième trajet de 6h55 au départ d'Évian est, lui,

bondé. «Nous sommes déjà proches de la saturation», commente le directeur, Pierre Imhof. Faudra-t-il acheter plus tôt que prévu des Navixpress supplémentaires?

Un silence assourdissant
Parmi les pendulaires, Christophe Jemelin, directeur du développement de l'offre et des

grands projets des Transports publics lausannois (TL), est impressionné. Il résume l'avis de beaucoup de passagers: «Quel confort, quel silence, c'est extraordinaire!» À ses côtés, Geraldine Pflieger, maire de Saint-Gingolph et professeure en politiques urbaines et de l'environnement à l'Université de Genève, ajoute: «J'espère que cela incitera de nombreux frontaliers à délaissier leurs voitures pour aller travailler.» «C'est un véritable saut technologique!» lâche Benoît Gaillard, président de la CGN, aux anges.

Dans ce silence remarquable, les habituels bruyants frontaliers œuvrant pour La Poste Suisse sont particulièrement discrets. «Il ne manque que la machine à café, la pièce centrale», sourit une joyeuse troupe qui avait prévu son thermos. «Ici, la vie sociale à bord est importante, précise un résident d'Évian, provenant de Reims. C'est que nous sommes beaucoup d'expatriés sur ces bateaux transfrontaliers. Je suis venu sur les rives du Lé-

man pour les niveaux élevés des salaires suisses.» Tout près, deux Bretons de Haute-Savoie disent avoir fait de même.

Les mécontents de l'horaire

Le nouvel horaire anime les discussions. Après un sondage auprès des frontaliers, la CGN a choisi de renforcer d'abord l'horaire du matin par des courses supplémentaires. L'offre du soir sera améliorée plus tard. Ce qui suscite l'impatience. «J'ai des longues journées de travail, confie un habitant d'Évian travaillant au CHUV à Lausanne. J'aurais préféré pouvoir partir plus tard le matin et rentrer plus tôt le soir. Or, pour moi, c'est pire qu'avant. La CGN a-t-elle consulté le CHUV, qui compte un grand nombre de pendulaires haut-savoyards sur ces bateaux?»

Une de ses collègues de l'établissement hospitalier lausannois se réjouit: «Comme je travaille de nuit, cet horaire me satisfait pleinement: je pourrai rentrer plus tôt le matin.» Christophe Bourguignon est aussi enchanté: «La CGN répond à mes vœux: je pourrai être plus vite au travail comme je le souhaitais.»

Manœuvrabilité insuffisante

Reste la question de la manœuvrabilité du bateau (*lire encadré*). Elle est insuffisante en marche arrière par fort vent ou haute vague pour accoster ou pour quitter le port. Ce qui est particulièrement pénalisant à Ouchy par fort vent d'ouest ou du sud et par forte bise à Évian. «Ce lundi nous n'avons pas rencontré de problèmes, explique Alex Beauval, premier capitaine. Mais un vent en rafales du nord-ouest au nord-est de plus de 20 km/h et du sud-ouest à l'ouest de plus de 30 km/h aurait pu nous empêcher de naviguer.»

L'«Italie» et le «Vevey» à la rescousse

● L'Évian-les-Bains ne naviguera que timidement durant les premières semaines, avec Alex Beauval, premier capitaine de la CGN aux commandes, assisté d'un deuxième capitaine, Stéphane Houdry, afin d'assurer le coup. «Les deux Navixpress ne peuvent pas encore être utilisés à plein rendement pour des raisons de formation du personnel et de maintenance», explique la direction. Et comme le Lausanne est en panne (problèmes d'échappement), les centenaires Vevey et Italie navigueront du matin au soir en janvier sur les

lignes transfrontalières. En prime, le café sera servi à bord. «Cette discrète présence initiale en service horaire des Navixpress n'est pas due aux problèmes de manœuvrabilité qui affecte les deux bateaux», explique Pierre Imhof. Cependant, en cas de «gros» temps, ils seront remplacés par le Léman, qui reste en réserve tout en effectuant déjà les courses de l'après-midi et du week-end. Les Navixpress ne circuleront que du lundi au vendredi, afin qu'en cas de pannes tout le personnel de la CGN soit présent au chantier pour

remédier, une mesure de précaution habituelle, selon la direction.

«La prise en main d'un nouveau bateau différent par tous les corps de métier nécessite du temps, relève Alex Beauval. Six capitaines ont été formés. Des équipages supplémentaires seront encore pour assurer un service sur toute la journée avec un, puis deux Navixpress.» De plus, une maintenance annuelle, dont le coût s'élève entre 400'000 et 500'000 francs par unité, est planifiée pour les deux bateaux en 2025. Conséquence:

un seul Navixpress à la fois sera disponible à la navigation à l'horaire en 2025. Ces prochains jours, selon l'horaire général de service, l'Évian-les-Bains circulera du 16 au 20 décembre uniquement sur les courses de 4 h 50 à 8 h 55 entre Lausanne et Évian. Il ne reprendra son service que le 7 janvier, avec, en plus, une traversée Ouchy-Thonon retour de 10h25 à 12h15. Le premier accostage d'un Navixpress à Thonon est donc prévu le 7 janvier à 11h15. Le Thonon-les-Bains sera engagé plus tard, en alternance avec l'Évian-les-Bains.