

La CGN exploite un «Léman Express» lacustre

Elle est devenue une actrice importante de la mobilité de l'arc lémanique.

Maurice Decoppet La mobilité dans le sens que nous la connaissons a fait ses débuts en Suisse non pas sur les rails ou sur la route, mais bien sur l'eau, il y a plus de 200 ans. Et ceci sur le Léman avec le «Guillaume Tell», le tout premier vapeur du pays et 24 ans avant que ne roule le premier train.

1970, les premiers pendulaires

C'est dans les années septante qu'on trouve les premiers pendulaires qui se rendent au travail par le lac. Ils sont à bord d'une ancienne Mouette genevoise de 60 places, acquise par la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) et engagée entre Evian et Vevey pour les Ateliers Mécaniques. La demande progressant, on commande en 1989 une unité spécifique pour le trafic pendulaire principal Lausanne–Evian (la future ligne N1).

1990, une première unité

Le «Léman» aura 780 places dont 625 intérieures, il naviguera à 25 km/h comme les autres unités et mettra 35 minutes pour atteindre Evian, permettant ainsi d'assurer une traversée toutes les 1h30 (avec les deux futurs «Naviexpress» décrits ci-dessous, la cadence doublera dès 2025 aux heures de pointe, avec un départ toutes les 45 minutes). En 2008, sa coque est peinte en bleu, ce qui devient le signe

distinctif des unités engagées en service TRV (transport régional voyageur). Le nombre de pendulaires augmente de plus en plus et la CGN transforme le «Ville-de-Genève» de 1978 en version TRV en 2014.

2007, on teste la grande vitesse

La CGN commande deux vedettes rapides de 125 places nommées «Navibus», qui sont mises en service en 2007 et 2008. Elles rencontrent un franc succès, notamment

«Léman Express» auf dem See

Gerhard Lob Der Autor Maurice Decoppet beschreibt die Entwicklung der Schifffahrt auf dem Genfersee, die sich über die Jahre zu einem regelrechten Nahverkehrssystem – insbesondere für Pendlerinnen und Pendler – entwickelt hat. Mit dem 2025 eingeführten «Naviexpress» hat die CNG auch in ökologischer Hinsicht enorme Fortschritte gemacht. Die Dekarbonisierung der Flotte soll weitergehen. Zudem wird ein grosser Zuwachs bei der Passagierzahl erwartet. Citrap-Vaud begleitet die Entwicklung der Mobilität auf dem See mit ihrer Arbeitsgruppe «Léman».

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

sur la ligne N2 Lausanne–Thonon, où le temps de parcours est divisé par deux, passant de 50 à 27 minutes en naviguant à 50 km/h. Toutefois, il s'avère que ces TGV lacustres sont trop petits et surtout trop coûteux à l'exploitation et à l'entretien. La CGN les retire du service, au grand regret des frontaliers, en 2013.

2025, l'année du Léman Express

La décision est prise en étroite collaboration entre le canton de Vaud, commanditaire suisse de cette offre, et les autorités françaises de la rive sud. Elle l'a été afin de pouvoir assurer le trafic pendulaire avec un maximum de fiabilité et de respect environnemental. Une convention signée en 2018 prévoit l'achat et le financement conjoint de deux nouveaux bateaux répondant à ces critères et la CGN est mandatée pour lancer les appels d'offres. L'entreprise suisse Shiptec en obtient l'adjudication. Baptisés «Naviexpress», d'une capacité de 700 personnes et à propulsion hybride très économique, ils sont mis en service en 2025. D'un confort égal à celui des derniers trains Stadler KISS, on aime les appeler les «Léman Express lacustres».

2040, les objectifs à atteindre

La CGN dévoile sa «Vision 2025-2040» dans un communiqué de presse du 13 juin 2025. Concernant la flotte bleue, il s'agit de poursuivre la décarbonation par l'acquisition de nouvelles unités de types encore à finaliser. La ligne N4 Corsier–Bellevue, suivie par la ligne N3 Nyon–Yvoire, pourrait être la première exploitée en «tout électrique». Une nouvelle ligne N5 au départ de St-Gingolph–Le Bouveret, dès la fermeture en 2028 de la ligne CFF pendant deux ans pour cause de travaux, est en évaluation. On planifie globalement une hausse de fréquentation de 30% à l'horizon 2040. La cadence 30 minutes aux heures de pointe sur la ligne N1 (Ouchy–Evian) et des améliorations sur la ligne N2 (Ouchy–Thonon) restent des objectifs. La citrap-vaud suit l'évolution du dossier de la mobilité lacustre avec son groupe de travail «Léman».



L'un des deux nouveaux «Naviexpress» lancés en 2025.

Bild: CNG