

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 17/18

Artikel: Les "Traversiers du Léman"
Autor: Boskovitz, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79143>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les « Traversiers du Léman »

Par Pierre Boskovitz
Rédacteur

Jusqu'à l'avènement des transports modernes, le Léman fut le théâtre d'une navigation intense, qui connut son apogée à la fin du XVIII^e siècle, et le lac avait sa place dans le réseau des routes européennes. Avec l'apparition et le développement des chemins de fer puis du trafic automobile, cette navigation est devenue surtout touristique. Les réseaux ferroviaires et, plus tard, autoroutiers se sont développés sur la même structure que le réseau routier historique, reliant les différentes régions économiques du continent. Mais le Léman a perdu son rôle de lieu de grand transit. Par ses dimensions (582 km²) et sa forme allongée dans le sens est-ouest (70 km de long, 14 km de large), le lac constitue aujourd'hui un obstacle pour les communications nord-sud. Afin de surmonter cet obstacle, différents projets ont vu le jour, certains proposant même un ferry pour le train.

Après la Deuxième Guerre mondiale, l'idée d'une traversée du Léman par bac est apparue dans les années cinquante, mais est demeurée sans lendemain. Le problème devient particulièrement

sensible à partir des années 1970 en raison du développement du trafic de frontaliers et la coupure est d'autant plus marquée que se déploient les réseaux d'autoroutes et de trains à grande vitesse. A partir de 1995, diverses initiatives proposent des projets de bac translémanique rapide, en rapport notamment avec de nouveaux axes de communication terrestres. Par la création d'un service de « traversier¹ » ou de bac, il s'agit, pour les promoteurs du projet, de « jeter un pont » à travers le lac et d'établir – ou de rétablir – une continuité entre les réseaux routiers au nord et au sud du Léman, sans le contournement du lac, aujourd'hui obligé, par Genève. Une telle liaison pourrait même, en partie, compenser la traversée de la rade en pont ou tunnel, projet récemment abandonné par Genève.

Début 1996, les milieux intéressés décident la réalisation d'une étude de faisabilité et d'impact et lan-

¹ Selon le dictionnaire, le terme « traversier » appartient au français canadien et désigne ce que l'on peut nommer simplement un bac.

cent un concours en vue de l'attribution d'un mandat pour cette étude. A la suite de ce concours, le mandat est confié à un groupement composé de deux bureaux d'études, l'un français, l'autre suisse. Huit mois sont prévus pour le déroulement de l'étude, dont le financement est réparti entre les partenaires français et suisses à parts égales. Si les premiers bénéficient de l'appui de l'Etat et de l'Union européenne, les seconds sont soutenus par la Confédération.

Pour un projet de « traversiers », les conditions initiales précisent que le futur bac devra transporter des passagers et au moins 30 véhicules, en 30 minutes au maximum, ce temps comprenant l'embarquement, le trajet et le débarquement. Les autres éléments à définir, en particulier le ou les tracé(s), les sites et installations portuaires, les types d'embarcation et l'intégration du futur service dans les réseaux de communication existants, font l'objet de l'étude. Actuellement en cours, celle-ci doit réunir les bases nécessaires à une prise de décision et à la réalisation du projet qui sera retenu.

367

Eléments d'histoire de la navigation sur le Léman

A l'époque des Romains, le bassin lémanique constituait un carrefour commercial important et la navigation était animée sur le lac principalement dans le sens longitudinal et sur le Rhône. Il y a une quinzaine d'années, on a même retrouvé les traces d'un port dans la région d'Aigle. Mais avec la chute de l'Empire, le trafic déclina.

A partir du XIII^e siècle cependant, l'importance de la navigation s'accroît à nouveau, principalement pour le transport de marchandises pondéreuses : matériaux de construction et bois, et, cette fois-ci, dans le sens transversal. C'est à cette époque que se développe la traversée entre Evian et Ouchy et les échanges commerciaux s'intensifient jusqu'à l'époque bernoise, laquelle transforme le Léman en frontière.

En raison des conflits incessants entre Genève, la Savoie et Berne, le Léman est sillonné davantage par des flottes militaires que par des navires marchands durant les XIV^e et XV^e siècles. Mais au siècle suivant, les

protagonistes concluent des accords, le Léman est pacifié et les flottilles de guerre sont reconverties. A cette époque naît le type d'embarcation connu sous le nom de « barque du Léman ».

Le port d'Ouchy perd de son importance au profit de celui de Morges, mieux placé pour les échanges avec le Plateau. Le canal d'Entreroches, reliant le Léman au lac de Neuchâtel, fut en effet exploité durant une dizaine d'années au milieu du XVII^e siècle.

La navigation commerciale internationale sur le Léman connaît son apogée à la fin du XVIII^e siècle, juste avant la Révolution française. Côté suisse, les ports les plus importants sont Le Bouveret, Ouchy, Morges, Nyon et Genève. En Savoie, ce sont Meillerie (carrières), Evian, Thonon et Tougues.

En 1823, le Léman devient le premier lac suisse dont les eaux sont sillonnées par un bateau à vapeur, le *Guillaume Tell*, qui offre 200 places aux voyageurs ! C'est l'avènement de la navigation touristique : d'avril



« Chorographica tabula Lacus Lemanni locorumque circumiacentium » Carte du Léman du Genevois Jacques Goulart, gravure sur cuivre, début XVII^e s. (Bibliothèque Cantonale et Universitaire, Lausanne)

à octobre, du mardi au samedi, un service quotidien relie désormais Genève et Lausanne en quatre heures et demi alors que dimanche et lundi, un tour du lac est à l'horaire. Trois ans plus tard, déjà quatre bateaux sillonnent le Léman et se livrent une concurrence acharnée ! Dès 1838, apparaissent les vapeurs à coque en fer pouvant transporter plus de 500 passagers. Les compagnies, trop préoccupées par la vitesse commerciale de leur flotte, refusent le transport de marchandises lequel est alors pris en charge par la route et le rail. En conséquence de ce choix, c'est la vocation de la navigation sur le Léman en tant que maillon dans les échanges internationaux qui disparaît.

En 1873, les sociétés les plus importantes fusionnent pour former la *Compagnie générale de navigation sur le Léman* (CGN) propriétaire alors de treize bateaux. Entre 1896 et 1927, la CGN acquiert douze bateaux-salons dont cinq sont encore en service de nos jours. Quant au développement du chemin de fer, il a une influence double sur la navigation : plus rapide, le train est un concurrent pour le bateau, mais, en même temps, il élargit le cercle de clientèle de ce dernier. A Morges, par exemple, le train arrive jusqu'au port. Ayant la préférence de la clientèle fortunée, les bateaux deviennent de plus en plus luxueux.

Vers 1930, l'apparition du moteur diesel et de la propulsion par hélice permet la modernisation des anciens bateaux et la construction de plus petites unités pouvant atteindre voire dépasser la vitesse de 30 km à l'heure.

A la fin du siècle passé, la CGN joua encore un rôle actif dans le domaine du transport de fret, dont la rentabilité devait ensuite décliner jusqu'à ce que la compagnie abandonne définitivement, en 1931, son service de « mouches » à marchandises. D'autre part, le transport par barques de pierres de construction continua jusqu'au début de ce siècle mais diminua avec la généralisation de l'emploi du béton dans le bâtiment. Parallèlement, l'exploitation, par d'autres sociétés, des sables et graviers a pris son essor. Depuis 1960, la société *Sagrive* détient le monopole de cette branche d'activité et exploite une flotte de chalands pouvant atteindre la vitesse de 20 km à l'heure et d'une capacité de 400 tonnes de matériaux.

La Deuxième Guerre mondiale met provisoirement fin aux liaisons avec la France. Dès 1970, le trafic de frontaliers prend de l'importance et exige, entre Evian et Ouchy, des liaisons permanentes et nombreuses. Toutefois, le transport de véhicules routiers d'une rive à l'autre n'est pas possible, ce qui constitue un frein au développement du tourisme et un sérieux obstacle pour les frontaliers.

Jean-François Massy, ing. civil et de gestion,
président de l'Association de soutien
aux traversiers du Léman (ASTL),
case postale 585, 1260 Nyon

Pour l'histoire de la navigation sur le Léman, voir : J.-F. BERGIER : « Le Léman et les hommes » in : « Le Léman : un lac à découvrir », par G. Amberger & al., Fribourg, Office du livre, 1976, pp. 192-224