

La flotte Belle Epoque du Lac Léman



Par
Didier Zuchuat
Expert indépendant
Membre de la Commission patrimoniale CGN
Président de l'Association Patrimoine du Léman (APL)

17 juin 2011

La Compagnie Générale de Navigation (CGN) sur le lac Léman

Si la CGN peut se targuer de desservir avec confort, rapidité et sécurité les rives lémaniques, c'est qu'il lui a été donné de vivre une histoire mouvementée et tout à fait extraordinaire. Figure légendaire du patrimoine lémanique, elle a traversé des tourmentes, a connu des tempêtes, mais n'a jamais sombré ; elle a ainsi proposé à des générations de passagers, des traversées, des croisières, des voyages inoubliables, confortables et ensoleillés.

La fondation en 1873

C'est donc en 1823, grâce à l'initiative d'Edward Church - grand artisan de la promotion de la navigation à vapeur à travers l'Europe - que le premier bateau à roues à aubes de Suisse est lancé sur les eaux bleues du Léman, sous le nom de *Guillaume Tell*. Quelques cinquante années plus tard, la CGN naît de la fusion des trois sociétés qui se partageaient alors les services de navigation au moyen d'une huitaine de bateaux : *Helvétie* (1841) et *Bonivard* (1868) appartenant à la

« Compagnie de l'Helvétie »; *Léman III* (1857) à la « Société du bateau à vapeur le Léman » (toute deux à Lausanne); *Aigle III* (1857) à « L'Aigle, société anonyme de bateaux à vapeur » de Genève ainsi que les propriétés en indivision *Guillaume Tell II* (1853), *Chillon* (1857), *Rhône* (1857) et le célèbre *Winkelried II* à deux cheminées (1871). Les statuts de la nouvelle « Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman » sont adoptés le 16 janvier 1873.

Progressivement, les services de navigation vont devoir composer avec l'avènement des chemins de fer et l'afflux important des touristes dans toute la région lémanique. La flotte de la CGN devra donc chercher sans cesse à s'agrandir en assurant le meilleur confort aux voyageurs et une desserte irréprochable. La CGN passera plusieurs commandes à Escher, Wyss & Cie de Zurich : tout d'abord un bateau-salon aux emménagements luxueux et de dimensions alors inégalées, *Mont Blanc II* (1875), puis plusieurs petites unités pour les services de cabotage ainsi qu'un second bateau à deux ponts muni pour la première fois de l'éclairage électrique, *France* (1886), enfin un demi-salon rapide *Major Davel* (1892). Mécontente des essais médiocres réalisés par cette dernière livraison et très échaudée à la suite d'une grave explosion survenue peu après sur le bateau-amiral de sa flotte, la Compagnie se tourne alors vers un nouveau fournisseur : Sulzer Frères de Winterthur. Elle passe tout d'abord commande d'un grand bateau d'une capacité de 1'000 passagers qu'elle souhaite mettre en service à l'occasion de l'Exposition Nationale Suisse de 1896 se tenant à Genève. Celui-ci sera opportunément baptisé *Genève* (1896) et scellera le début d'une collaboration remarquable entre l'armateur et le constructeur.

La « Belle Époque » (1896-1914)

Puis c'est la « Belle Époque », une véritable apothéose en matière de fréquentation touristique. Dans cette euphorie, la CGN prend son élan, elle grandit en stature et en beauté. L'argent tombe en cascade sur les guichets des bateaux, sans l'ombre d'une concurrence sur le lac.

Une seconde unité pour le transport de voyageurs est livrée par Sulzer. Il s'agit du premier bateau à roues à aubes fonctionnant à la vapeur surchauffée, *Lausanne* (1900). Ce système avait déjà été expérimenté avec la mise en service d'un cargo à vapeur, *Rhône* (1898). Par la suite, deux autres bateaux pour le service de marchandises « à petite vitesse » sont commandés : *Mercurie II* (1901) et *Chablais* (1904) puis un quatrième muni, en première mondiale d'un moteur Diesel à changement de marche électrique, *Venoge* (1905). Durant la période qui précède la Grande Guerre, la CGN va mettre à l'eau, à la cadence d'un bateau neuf tous les dix-huit mois, sept magnifiques bateaux-salons : *Montreux* (1904), *Général Dufour* (1905), *Vevey* (1907), *Italie II* (1908), *La Suisse II* (1910), *Valais* (1913), *Savoie* (1914) et commander un huitième qui sera achevé après le conflit mondial, *Simplon III* (1915-1920).

La Première Guerre mondiale et la période d'entre-deux-guerres

Août 1914, la « Belle Époque » s'évanouit subitement, soufflée, comme un rêve. Le conflit mondial va malmené durement la CGN : plusieurs bateaux devront être immobilisés. Il faudra même démolir, sous le signe de la récupération des métaux, les anciennes gloires du lac : *Helvétie*, *Aigle III*, *Winkelried II* ainsi que les petites unités *Guillaume Tell IV*, *Simplon II* et *Dauphin*.

Une fois les hostilités terminées, la Compagnie veut croire à un retour des affaires et enregistre un regain de fréquentation. Après la mise à flot du très grand *Simplon III* puis la perte accidentelle par le feu du *Bonivard*, la CGN et Sulzer lancent encore deux bateaux équipés des derniers développements techniques, *Helvétie II* (1926) et *Rhône III* (1927). Ces trois dernières livraisons représentent les ultimes bateaux à vapeur construits en Suisse.

Entre 1925 et 1929, quatre assez bons exercices sont enregistrés mais l'adaptation de l'entreprise aux nouvelles conditions économiques est laborieuse. Il est impossible d'élever le tarif en proportion du renchérissement des prestations kilométriques et la flotte ne compte que de grandes unités, toutes dispendieuses en équipages, en frais de route et d'entretien. Dès 1930, la situation financière est compromise.

Afin de diminuer les frais de marche, le nouveau directeur de la CGN, M. Edouard Meystre, pense alors à substituer à la machine à vapeur un moteur Diesel, dont la puissance motrice serait transmise aux roues par voie électrique. Ainsi, le *Genève* est transformé avec succès en première mondiale au chantier d'Ouchy d'octobre 1933 à août 1934.

La Seconde Guerre mondiale (1939-1945)

Malgré deux aides financières octroyées par les pouvoirs publics en 1938 et 1939, la CGN connaît de grandes difficultés et doit envisager l'arrêt de l'exploitation. Entre 1939 et 1942, elle peut encore occuper ses ouvriers à moderniser radicalement, en y adaptant deux hélices à pas variables, le vétéran *Léman III* datant de 1857. Pendant la guerre, les vapeurs *Général Dufour*, *La Suisse II* et *Rhône III* ainsi que *Montreux* sont immobilisés car ils sont les plus gros consommateurs de charbon. Les unités motorisées, *Genève* et *Léman IV*, sont également hors-service par manque de carburant approprié. En 1943, l'assainissement financier de la CGN est devenu inéluctable et les pouvoirs publics seront à nouveau appelés à intervenir.

Les années 1950

Au sortir de la guerre, les affaires vont s'améliorer rapidement pour la CGN alors même que les coûts d'exploitation restent élevés. Au titre de l'adaptation technique, la CGN bénéficie de subsides fédéraux et cantonaux. Elle en profite pour remplacer les machines à vapeur de trois bateaux par des installations

Diesel-électrique (*Lausanne* en 1949 puis *Vevey* et *Italie II* entre 1953 et 1958). Les services reprennent de l'ampleur, l'affection du public pour la promenade en bateau reste entière. En 1957, la CGN se retrouve prête à considérer l'avenir avec confiance.

Les années 1960-1970

L'annonce de l' « EXPO 64 » à Lausanne imprime une impulsion de modernité matérialisée avec l'acquisition auprès de Bodanwerft AG à Kressbronn (Allemagne) d'une paire de vedettes, *Col Vert* (1960) et *Grèbe* (1961), suivie de deux bateaux à hélices pour 700 passagers, *Henry-Dunant* (1963) et *Général Guisan* (1964). Au cours des années 1960, la CGN procède également au remplacement des chaudières et à la modernisation de la plupart de ses bateaux à vapeur avec l'abandon du charbon remplacé par l'huile de chauffe (hormis les bateaux *Major Davel*, *Général Dufour* et *Valais* qui seront finalement démolis). Au début de la décennie suivante, les bateaux à roues à aubes *Genève* et *Lausanne* se verront encore remplacés par deux nouvelles constructions à hélices, *Chablais II* (1973) commandé auprès de Schiffswerft à Linz en Autriche puis *Ville de Genève II* (1978) à nouveau commandé à Kressbronn.

Et après...

Dans les années 1980, la décision est prise d'engager prioritairement les bateaux à roues sur les grandes courses. En effet, le grand public apprécie leur tranquillité de marche, les grands ponts spacieux et, bien entendu, les salons où flotte la douceur de vivre. Devant l'augmentation du trafic frontalier entre Evian et Ouchy, la CGN fait encore construire à Linz un traversier, *Léman V* (1990) puis, toujours auprès du même chantier, un véritable bateau de croisière pour 1'500 passagers, *Lausanne II* (1991).

Aujourd'hui

En 2002, pour répondre à une demande du Conseil d'administration, la Direction de la CGN a procédé à une évaluation des bateaux en service selon des critères analytiques précis. Il est remarqué que la flotte est notamment composée d'unités de taille trop importante pour assurer à coûts raisonnables l'activité en basse saison. On décide alors d'acquérir des bateaux plus petits pouvant fonctionner avec un équipage réduit. Dans cette optique, cinq bateaux de moins de 30 mètres ont été commandés à l'entreprise française Merré de Nort-sur-Erdre (Loire-Atlantique) : trois grandes vedettes d'une capacité de 200 passagers, *Morges* (2005), *Lavaux* (2006) et *Valais II* (2008), et une paire de navettes rapides propulsées par jet, *Coppet* (2007) et *Genève II* (2007). Dans le cadre de cette adaptation de la flotte, la vedette *Grèbe* a été vendue à des intérêts genevois puis le bateau *Chablais II* a été définitivement retiré du service pour cause de vétusté

alors que les bateaux à roues à aubes *Helvétie II*, *Italie II* et *Vevey* se retrouvent provisoirement désaffectés dans l'attente de leur restauration complète.

Pendant ce temps, les vapeurs *Montreux*, *Savoie*, *La Suisse II* ont été successivement remis en valeur à l'occasion d'importants travaux de reconstruction et des travaux de restauration partielle en plusieurs étapes ont été entrepris à bord des vapeurs *Simplon III* et *Rhône III*. Aujourd'hui, la flotte ancienne peut être considérée dans un état qui n'a pas été aussi bon depuis plusieurs décennies et le vapeur-amiral centenaire *La Suisse II* a été distingué par de nombreuses publications, y compris à l'étranger, ainsi que par le prix de Patrimoine suisse.

Le futur

Avec le récent classement de ses huit bateaux à roues à aubes au titre de monuments historiques d'importance nationale, la CGN-Belle Époque vogue vers un futur assurément des plus brillants alors que la CGN-Exploitation va devoir démontrer qu'elle est à même de relever le défi d'un développement efficace et rationnel des transports lacustres sur l'entier du Léman.

Didier Zuchuat
Expert indépendant
Membre de la Commission patrimoniale CGN
Président de l'Association Patrimoine du Léman (APL)

17 juin 2011