Le Léman nautique à toute vapeur

Autor(en): **Jonneret, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1995)**

Heft 74

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847874

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

petite chronique

L'odeur portuaire de l'eau bleue du lac soudain transformée en écume...

Le Léman nautique à toute vapeur

Par Pierre Jonneret

Les bateaux à roues à aubes des lacs suisses constituent une flotte unique au monde du point de vue de l'esthétique, de la technique et du génie maritime. Quinze bateaux la composent, dont onze sont propulsés par la vapeur. Les plus imposants d'entre eux voyagent sur le Léman. Au cours des récentes années la flotte des bateaux à roues a été complétée par différentes unités à hélices.

☛ Les petits Parigots suisses que nous étions dans les années d'avant-guerre avaient pour récompense, après dix mois de labeur aux écoles, de retrouver le pays sous la forme d'un tour du lac offert par une grand-mère généreuse, qui utilisait ainsi ses "coupons" d'actionnaire de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman, la toujours vivante CGN.

Telle était bien la perspective dont nous rêvions en quittant Paris, la ville noire que Malraux, occupé en Espagne, n'avait pas encore rafraîchie, par un train déjà masqué de suie s'ébranlant à grands coups de sifflet sous le beffroi de la gare de Lyon.

Les odeurs sont des souvenirs et les souvenirs sont des odeurs, aurait pu dire Sully Prudhomme. Pour nous, les fragrances de l'appareillage de *L'Helvétie* au quai du Mont-Blanc étaient l'odeur portuaire de l'eau bleue du lac soudain transformée en écume par les premiers tours des grandes roues rouges, l'odeur d'huile chaude des machines "Sulzer frères Winterthour" qu'on contemplait d'une loggia au pont inférieur "au lieu d'aller respirer le bon air" et, merveille, l'odeur de l'immuable vol-au-vent garniture financière qui s'échappait déjà des cuisines. Il y avait de nombreuses escales, mais la plus belle était celle du Bouveret, où l'on refaisait du charbon pendant le déjeuner.

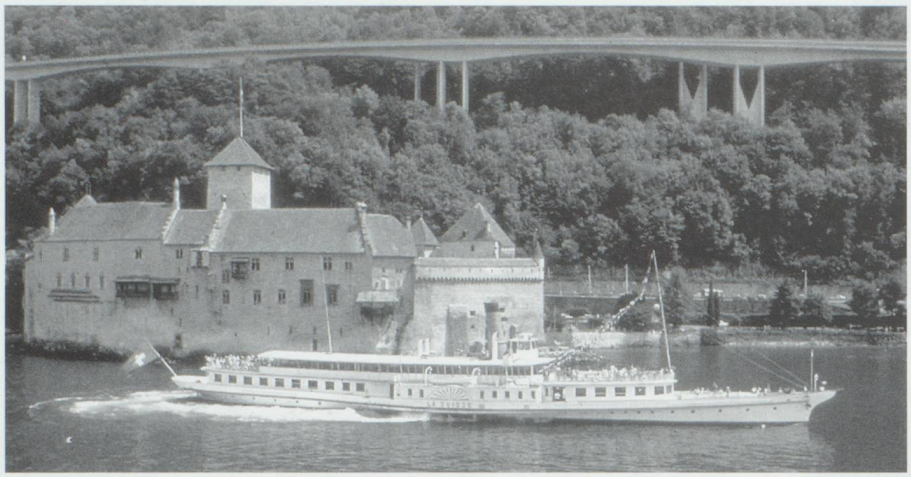
La navigation du Léman, clé du passage entre la France et l'Italie, comme de celui entre le plateau suisse et la Savoie, a toujours existé. Les cités lacustres en témoignent, mais aussi le passage de marchandises et d'hommes armés supervisé par les comtes de Savoie et les baillis de Berne. Barques, galères et cochères en étaient le véhicule.

Les inventions de Fulton allaient tout bouleverser, avec ce consul américain en France, Edward Church qui, ayant obtenu une concession des Etats de Vaud et de Genève, commanda le premier vapeur suisse, à Bordeaux pour la coque et à Liverpool pour la machine, mis à l'eau le 28 mai 1823, et parti pour sa première "navigation" le 18 juin suivant.

Le *Guillaume Tell*, locomoteur rapide (sic) rejoignit Lausanne-Ouchy de Genève en quatre heures et demie, alors qu'il fallait presque une journée en diligence, compte-tenu des nombreux arrêts et relais. Le *Guillaume Tell* était un chaland à pont unique, où les quelque deux cents passagers qu'il pouvait emporter se baladaient à l'air libre – il n'y avait que trois petites cabines –, vaguement abrités par des bâches tendues. Il en coûtait six "francs de France" pour effectuer le trajet et, en l'absence d'embarcadères, on devait "radeler" pour débarquer, c'est-à-dire utiliser un canot. Aujourd'hui le radeleur n'est plus que celui qui glisse la passerelle.

Marchant à 13 km à l'heure, le *Guillaume Tell* eut bien vite des amateurs et des concurrents. C'est ainsi que le lieutenant-colonel Dufour, ancien élève de l'Ecole Polytechnique de Paris et ➔

petite chronique



La Suisse.

Photo : CGN

→ futur général, supervisa la construction du *Winkelried* (1824), héros obligent! Arrivent alors *l'Aigle* (1837), *L'Helvétie* (1841), et le *Rhône* (1857). Les compagnies exploitant chacune ces vapeurs s'entre-déchirent, et cela va de plus belle encore avec l'arrivée du chemin-de-fer à partir de 1855. Reliant d'abord Morges à Yverdon, le train va bientôt joindre Lausanne à Genève et Lausanne à Bex, puis ensuite le Bouveret à Martigny. Mais, tout de même, le bateau reste le roi, car le train ne connaît que des cages à poules inconfortables en guise de wagons et asphyxie ses voyageurs dans une fumée invraisemblable.

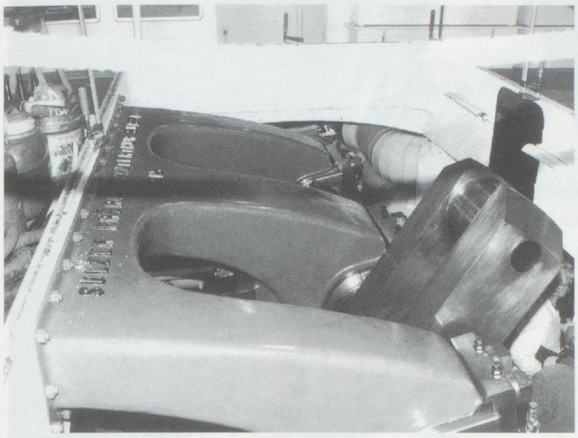
En 1872, le train s'améliorant, les trois principales compagnies fusionnent et mettent en commun les bateaux qu'elles possèdent en propre ou en indivision. Ainsi naît la CGN, exploitant huit navires d'une valeur totale de 1 266 000 francs suisses. Trois derniers rivaux appartenant à une petite compagnie qui périclitait dans le haut-lac (la ligne d'Italie) sont adjoints à la CGN vers les années 1880.

En 1830, on devait "radeler" pour débarquer, c'est-à-dire utiliser un canot.

La fin du siècle est la grande époque touristique du Léman. Genève, Ouchy, Lausanne et surtout Territet, Montreux, Clarens se peuplent d'hôtels somptueux rivalisant avec les plus prestigieux du monde ; de délirantes villas abritent les grands de ce monde, rois, princesses, millionnaires et désoeuvrés, des artistes aussi. La CGN connaît un essor exceptionnel et fait construire alors ses plus belles unités, dont certaines sont encore présentes et qui, en tous cas, établissent et fixent les standards des grands bateaux de lac.

Le voyageur ordinaire des chemins de fer a maintenant des wagons confortables, et même capitonnés en 1ère classe. La teuf-teuf fait son apparition. Il faut renouveler l'image des bateaux du lac, qui ne peuvent plus rester un moyen de transport comme les autres: c'est une ère de navires-salon et de croisières qu'ouvre désormais la CGN. Voici le *Winkelried II*, premier bateau demi-salon (le salon est légèrement plus bas que le pont principal), construit en 1871 par Escher-Wyss à Zurich, avec machines à cylindres oscillants, il naviguera jusqu'en 1918. Seul bateau du lac à deux cheminées, il restera pour tous un symbole. De nombreuses modifications modernisent peu à peu ses superstructures. Avec le *Mont-Blanc,* rebaptisé par la suite *La Suisse*, puis *Evian,* il est le premier géant du lac: 1 100 passagers contre généralement 300 à 400 pour le reste de la flotte. Derniers Escher-Wyss, *La France* en 1886 (850 passagers) puis le *Major Davel* en 1892 (600 passagers). Bateau particulièrement solide au gros temps, le *Major* naviguera jusqu'en 1967 avant d'être ancré en qualité de "Club" dans le port de Thonon.

Mais la vraie série des grands bateaux-salon ne commence qu'avec le changement de constructeur, la CGN s'adressant désormais à Sulzer Frères de Winterthour. Les machines à vapeur de Sulzer sont le summum du genre et le restent encore de nos jours. Il s'agit de moteurs du type "compound", horizontalement disposés mais à cylindres légèrement obliques, un petit et un grand. Le petit cylindre reçoit la vapeur à haute pression qui passe ensuite, à basse pression, dans le cylindre principal. Oscillant alternativement, les pistons transmettent par crosse et bielle le mouvement à l'arbre entraînant les roues à aubes. Les moteurs Sulzer, développant entre 850 et 1 400 CV, assuraient au navire une souplesse de manœuvre (extraordinaire ralenti), un confort de



Le Simplon. Ses machines à vapeur de Sulzer sont le summum du genre.

PHOTO : CGN

fonctionnement (ni à-coups, ni trépidations) et un silence exceptionnels qu'aucun diesel ne saurait apporter.

Soucieux d'économies, et surtout d'économies de personnel, la CGN et Sulzer remplacèrent peu à peu les machines à vapeur par des diesels-électriques, les roues à aube étant actionnées par un moteur électrique, lui-même alimenté par un alternateur actionné par un diesel. Mais la vapeur reste. Peut-être à des fins touristiques. Quatre unités sur les huit bateaux à aubes qu'arme encore la CGN sont des vapeurs (NV), contre quatre diesels-électriques (NDE), et huit bateaux ou vedettes à hélices, construits entre 1960 et 1991, mais avec des structures qui n'ont plus rien à voir avec celles de la Belle Epoque.

La Belle Epoque, c'est l'ère des grands Sulzer que la CGN commande au rythme d'un tous les trois ou quatre ans, du *Genève* en 1896 au *Rhône* en 1927. Les mastodontes sont *La Suisse*, actuel navire amiral, 70 mètres de long, 8,50 de large, machine de 1400 CV, vitesse: 29,1 km/h, 1500 passagers, construit en 1910. *Le Simplon* et *L'Helvétie,* construits en 1920 et 1926 respectivement, sont un peu plus rapides (30 km/h) et accueillent 1600 personnes.

Parler de la décoration intérieure des bateaux-salon du Lac Léman, du personnel naviguant (ce qu'ils font l'hiver), du rôle respectif des capitaines, chefs-mécaniciens et timoniers, de la restauration à bord, de l'entretien et de la transformation de la flotte classique, mais aussi de l'apparition des gros porteurs à hélices qui ne sont plus des bateaux-salon mais des bateaux bain de soleil (entre 200 et 670 passagers), c'est un autre chapitre auquel nous ajouterons un petit codicille sur l'atmosphère des ports, si tant est que nos souvenirs correspondent encore à quelque chose. ✍

Les disques de RSI

☛ RADIO SUISSE INTERNATIONALE (RSI) met en place une série de disques CD destinée à mieux faire connaître les compositeurs suisses contemporains, mais aussi la musique folklorique du pays ainsi que les enregistrements prestigieux réalisés chez nous. Notons au passage également des disques de «plages» destinés à introduire ou ponctuer des émissions, des conférences, des manifestations portant sur la Suisse.

Egalement dans cette série, des enregistrements de manifestations musicales en Suisse, par exemple le concert des lauréats du Concours international d'exécution musicale de Genève 1993.

Nous avons beaucoup aimé également, dans la série folklo, le très charmant "Dances and Tunes", petites danses de tous genres pour orgue de salon, violon et dulcimer, cithare jouée non en pinçant les cordes avec les doigts, mais en les frappant avec deux petits marteaux. ✍

Catalogue à demander à RSI, Programmes musicaux, BP, CH 3000 Berne 15.

Festival de Colmar

☛ SEPTIEME DU NOM, le Festival 1995 est consacré à la mémoire d'Arthur Rubinstein. Il s'agira de montrer à la postérité que Rubinstein ne fut pas seulement l'interprète de Chopin, mais aussi des grands classiques et des contemporains, Prokofiev par exemple. Outre les grands concerts du soir, Colmar propose, du 1er au 16 juillet, des concerts de midi, dans la salle médiévale du Koyfhus (l'ancienne douane) et des thés musicaux, «à la russe», au théâtre très fin de siècle de la ville.

Comme toujours, de très grands interprètes seront présents, Vladimir Spivakov, directeur du Festival, bien sûr, mais aussi des pianistes tels que Jean-François Heisser et Georges Pludermacher, jouant à quatre mains ou deux pianos, et François-René Duchable, un des derniers élèves de Rubinstein, ainsi que Christian Zacharias, ce qui se passe de commentaires.

Une nouveauté inattendue sera présentée : la transcription pour violoncelle et piano des "Lieder eines Fahrenden Gesellen" de Gustav Mahler.

Rappelons que le festival de Colmar n'a pas seulement pour objet de rapprocher des interprètes et mélomanes de différents pays, mais aussi, du fait de ses programmes, de mettre en exergue

l'universalité de la musique. Il vient également en aide à de jeunes artistes talentueux et souvent démunis en leur permettant de bénéficier des conseils d'artistes réputés, de s'exprimer en public dans des concerts spéciaux, et en leur faisant don d'instruments rares. ✍

Tous renseignements et réservations auprès de l'Office du Tourisme et des Congrès de Colmar, 4 rue des Unterlinden, 68000 Colmar (tel : 89 20 68 94, fax : 89 41 34 13).