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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1998)

Heft: 111

Artikel: L'armada du bonheur

Autor: Goumaz, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847675

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

L'armada du bonheur

Les huit bateaux à vapeur et à roues à aube de la CGN viennent de fêter en rangs serrés le 125e anniversaire de la compagnie lémanique. Une parade historique pour lancer en beauté une vaste opération de préservation de cette flotte unique en Europe.

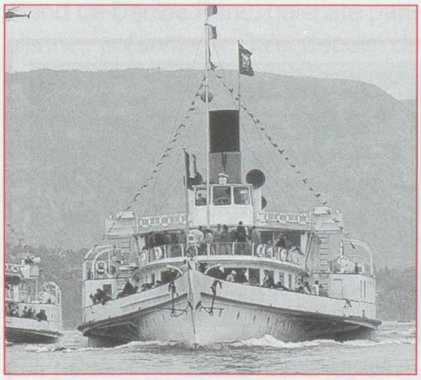
Michel Goumaz

Celui qui s'est arrêté sur le haut des vignobles de Lavaux, un beau dimanche d'été pour admirer le lac, n'oubliera jamais plus le fascinant spectacle auquel il a été convié. Le lac brille de mille feux, étincelle sous les rayons du soleil. Des centaines de voiliers, tels des taches blanches ou multicolores, voguent au gré des vents. Des sirènes au loin retentissent : ce sont les grands bateaux blancs qui longent les rives, vont de port en port ou traversent le lac en creusant de longs sillages éphémères. Certes les grandes volutes de fumée qui sortaient des belles et hautes cheminées brunes, que Ramuz décrit si bien dans le *Passage du Poète*, ont disparu avec le charbon qui chauffait les chaudières. Envie de promenade, de détente, de grand air ? Depuis 125 ans, les bateaux de la Compagnie générale de navigation vous attendent pour vous offrir des plaisirs incomparables. Double ponts extérieurs, chaises longues au soleil, ponts intérieurs vitrés, salons superbes offrent toujours une place confortable pour répondre aux souhaits du voyageur occupé à admirer les paysages qui défilent lentement devant lui. À tribord, la côte suisse, ses villes de Nyon, son château et ses porcelaines, Rolle et ses fameux petits pains, Morges toujours aussi coquette, Lausanne, la capitale avec sa cathédrale jamais achevée, Vevey la jolie qui se prépare pour la Fête des vignerons de l'an prochain, Montreux et son jazz, Territet et les souvenirs de Sissi, et ces adorables bourgs de Coppet, Saint-Prex, Cully, Rivaz, des petits ports pleins de charme. À bâbord la rive française, par endroit plus sauvage, ses villages fleuris Yvoire ou Nernier, Meillerie d'où partaient les fameuses barques du Léman pour transporter les pierres de ses carrières et bien sûr Thonon et Evian, villes d'eaux heureuses d'accueillir les touristes. C'est en 1873 que la CGN voit le jour en réunissant les efforts de différentes compagnies de navigation qui se faisaient une concurrence acharnée. En 1825, Edward Church, consul des Etats-Unis en France, lance sur le Léman le premier bateau à vapeur de Suisse, le *Guillaume Tell*, un navire qui peut transporter 200 passagers à la vitesse de 13 kilomètres à l'heure. A peine vingt ans plus tard, les sociétés de l'Aigle, du Léman et de l'Helvétie forment la société des bateaux à vapeur afin de coordonner leurs efforts tout en gardant leur indépendance. Pour développer le trafic, elles acquièrent de nouveaux bateaux plus grands. C'est ainsi qu'en 1857, elles lancent un nouveau *Léman* d'une longueur de 54 m. Ce bateau, après avoir été transformé et remotorisé en 1941, deviendra l'unité la plus rapide des lacs suisses. Il sera désarmé en 1985 après 128 ans de bons et loyaux services. Quand le rail apparaît en Suisse romande, la concurrence se fait plus vive. Morges devient la gare maritime de la région. La compagnie des chemins

de fer de l'Ouest suisse exploite ses propres bateaux pour emmener ses passagers vers les principaux ports. Devant faire face à de nombreuses difficultés - n'est pas marin qui veut - elle finit par les vendre en 1870 à la Société des vapeurs réunis moyennant un accord stipulant un partage des recettes du trafic voyageurs de la côte suisse. C'est de ce temps là que date la validité réciproque des billets bateau et train, avantage toujours très apprécié des voyageurs. Cependant les usagers ne sont pas contents. Ils se plaignent des horaires, souhaitent de meilleures dessertes de certains ports. C'est ainsi que les trois compagnies formant la Société des vapeurs réunis décident de fusionner en donnant naissance à l'actuelle Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman (CGN). Cette dernière reprend les huit bateaux, en achète cinq autres dont quatre en si piteux état qu'ils seront désarmés sans délai. C'est à ce moment qu'elle commande le *Mont Blanc*, un vapeur à roues à deux étages pour 1200 passagers. A partir de 1890, au début de la belle époque, de nouvelles unités sont construites. En 20 ans, la CGN lance dix grands bateaux-salons, véritables paquebots lacustres par leur luxe et leur confort. C'est ainsi qu'en 1910 La Suisse voit le jour pour être, aujourd'hui, considérée comme le bateau amiral. La flotte actuelle se compose de huit bateaux à roues dont quatre vapeurs : *La Suisse*, le *Simplon*, le *Rhône* et la *Savoie*. Une allure douce, le bruit régulier des aubes qui frappent l'eau, le jeu des immenses bielles en acier brillant, le travail du mécanicien profitant des haltes pour remplir les grandes burettes à huile qui assurent le graissage de cette merveilleuse mécanique, autant d'atouts incomparables pour combler de joie petits et grands. Sans oublier les superbes salons aux marqueteries d'antan où les réjouissances gastronomiques attendent l'hôte. Des bateaux à hélices sont venus compléter cette «armada du bonheur». Le dernier à deux cheminées parallèles, le *Lausanne*, un bâtiment aux formes modernes et élancées, fait pourtant dire aux amoureux du lac, souvent un brin nostalgique, que les anciens sont bien plus beaux ! C'est peut-être pour cela que le renouvellement de la flotte de la CGN est à l'ordre du jour en ce 125e anniversaire. C'est l'occasion de lancer une vaste opération de sauvegarde des bateaux à vapeur et à roues à aubes. Ils représentent la plus grande flotte européenne de ce type et constituent sans aucun doute un élément de première importance dans le patrimoine lémanique. L'entretien et la rénovation des huit unités existantes sont indispensables. Les besoins financiers seront considérables, environ 25 millions de francs suisses sur plusieurs années. La CGN a décidé de mettre en place une importante opération de soutien auprès du grand public et de toutes les entreprises ayant à cœur de maintenir à flot cet inégalable héritage plus que centenaire. Elle se fera sous forme d'augmentation du capital actions, de parrainages et de clubs de soutien «Belle Epoque». Le premier bateau concerné sera le *Montreux*, le plus ancien de tous. Construit en 1904 par Sulzer, il est équipé d'une proue en forme de guibre avec ornements. La CGN adoptera, pour tous les bateaux construits de 1896 à 1927, ces formes effilées qui leur donnent cet aspect caractéristique. A l'aube de l'an 2000, le *Montreux* sera entièrement refait et «revaporisé» à l'ancienne. En effet, des études récentes ont démontré que, contrairement à ce que l'on pensait, le moteur à vapeur était plus économique et d'une longévité infiniment supérieure au diesel. Ce sera ensuite au tour du *Vevey*, de l'*Italie* et de l'*Helvétie* de retrouver leur mécanique d'antan. Avec une double vocation de service public et d'attraction touristique majeure, la CGN prend un pari audacieux. Elle s'engage pour vingt ans pour vivre cent ans de plus. Ainsi les gosses de l'an 2100 pourront encore regarder pardessus le bastingage les masses d'écume blanche fouettées par les roues à aubes faisant «arrière toute» lors de l'accostage.

La flotte actuelle

Nom	Année	Passagers	Propulsion	Moteurs
MONTREUX	1904	1000	Roues à aubes	Diesel électrique
VEVEY	1907	900	Roues à aubes	Diesel électrique
ITALIE	1908	900	Roues à aubes	Diesel électrique
LA SUISSE	1910	1500	Roues à aubes	Vapeur
SAVOIE	1914	1000	Roues à aubes	Vapeur
SIMPLON	1916	1500	Roues à aubes	Vapeur
HELVÉTIE	1926	1600	Roues à aubes	Diesel électrique
LE RHÔNE	1927	1000	Roues à aubes	Vapeur
GENERAL GUISAN	1964	700	Hélices	Diesel
HENRI DUNANT	1963	700	Hélices	Diesel
CHABLAIS	1974	500	Hélices	Diesel
VILLE DE GENÈVE	1978	560	Hélices	Diesel
LÉMAN II	1990	850	Hélices	Diesel
LAUSANNE	1991	1500	Hélices	Diesel
COL-VERT (Vedette)	1960	150	Hélices	Diesel
GRÈBE (Vedette)	1961	170	Hélices	Diesel



Informations pratiques

Suisse Tourisme, 11bis, rue Scribe, 75009 Paris. Tél. : 01 44 65 51 65.
Minitel 3615 Suisse. Internet http://switzerlandtourism.ch
CGN : Tél. Lausanne 00 41 21 614 04 44 / Genève 00 41 22 312 52 23