

**Zeitschrift:** Aînés : mensuel pour une retraite plus heureuse

**Herausgeber:** Aînés

**Band:** 5 (1975)

**Heft:** 6

**Artikel:** Le Léman et sa flotte : l' "Helvétie" vous connaissez?

**Autor:** J.M.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-830136>

### 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:** 16.01.2026

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

## L'«*Helvétie*» vous connaissez ?

Après quarante-neuf ans d'existence, pendant lesquels il a parcouru 545.029 km, l'«*Helvétie*», le plus grand bateau des lacs suisses (1600 passagers, 429 tonnes de déplacement à lège) et sans doute le plus prestigieux aussi, a dû être mis hors service, cette année, en raison de l'état de ses chaudières. C'est encore un bateau à vapeur qui disparaît ; mais heureusement, ce ne sera pas un bateau à roues de moins, car il subsistera avec un autre mode de propulsion.

Des 54 bateaux à vapeur qui naviguaient encore dans les eaux suisses en 1950, il n'en restera désormais que douze, dont quatre sur le Léman. Quatre que la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman a entièrement rénovés et équipés de nouvelles chaudières, ces dernières années, en assurant de la sorte leur survie pour au moins vingt-cinq ans encore.

La CGN a fourni ainsi au romantisme une contribution remarquable. Chacun est en effet sentimentalement très attaché à ces bâtiments aux lignes majestueuses, au charme un peu désuet, témoins vivants d'un passé mécanique glorieux. Mais personne ne se demande ce que coûte leur exploitation et tous les inconvénients qu'elle comporte dans une entreprise moderne, qui entend travailler rationnellement. Le vapeur a, certes, pour lui la poésie, mais chacun sait qu'on ne vit pas de poésie. Bon gré mal gré, le bateau doit prendre la voie des économies.

C'est pourquoi, l'«*Helvétie*» ne sera pas munie de nouvelles chaudières. Ses lourdes machines seront démontées pour être offertes au Musée suisse de la vapeur, à Thoune. En revanche, l'«*Helvétie*» sera équipée d'une installation de propulsion diesel-électrique, infiniment plus pratique et plus économique, solution que la CGN a déjà expérimentée avec succès sur cinq autres bateaux : le «*Genève*» en 1934, le «*Lausanne*» en 1949, le «*Vevey*» en 1955, l'*«Italie*» en 1958 et le «*Montreux*» en 1962.

Depuis une dizaine d'années déjà, plus aucune chaudière n'est chauffée au charbon ; le spectacle des chauffeurs harassés, torse nu, cassant les briquettes puis ouvrant le foyer embrasé pour les lancer épargillées sur les grilles a disparu. Des brûleurs à mazout projettent le fuel à l'intérieur des chaudières, à l'abri des regards curieux.

Quant aux lourdes bielles de l'«*Helvétie*», elles étaient cachées dès l'origine sous des capots pour en permettre le graissage automatique. Aussi, la disparition de ces machines à vapeur passera-t-elle pratiquement inaperçue. De l'*«Helvétie*», il restera en revanche la coque et ses superstructures ; sa pittoresque silhouette, qui lui donne un air si romantique, demeurera absolument inchangée et c'est l'essentiel. Comme par le passé, en se frayant un chemin à travers les vagues à l'aide de ses roues, l'*«Helvétie*» rénovée offrira, quelques décennies encore, l'image et le bruit caractéristiques des bateaux à aubes.

Pour faire cette transformation à relativement bon compte — la motorisation à l'aide de machines neuves coûterait plus de deux millions de francs — la CGN a eu l'occasion de racheter toute l'installation propulsive du «*Goliath*», remorqueur de la Société de navigation danubienne, à Vienne, qui s'était inspirée de la solution diesel-électrique adoptée sur le Léman pour en équiper ses bateaux. Deux puissants moteurs MAN de 750 CV chacun, deux génératrices avec moteurs électriques de traction Elin, deux génératrices auxiliaires et un groupe électrogène viendront remplacer les chaudières et machines à vapeur en service depuis 1926.

Les superstructures de l'*«Helvétie*» ayant été déjà entièrement rénovées ces dernières années, moyennant un investissement de quelque 750.000 francs, la motorisation proprement dite durera deux hivers. Toute la transformation étant faite par le personnel même de la CGN, qui navigue en sai-

son touristique, il ne dispose que de la morte saison à cet effet. Des quelque quatre-vingts ouvriers qui assurent tout l'entretien de la flotte dans le chantier naval de Bellerive, un certain nombre est toujours occupé à la modernisation progressive des anciennes unités, ce qui permet d'assurer l'engagement à l'année de tout le personnel et de travailler plus rationnellement. Une fois motorisée, l'*«Helvétie*» naviguera beaucoup plus économiquement, ce qui permettra aussi de l'utiliser davantage. Cinq hommes d'équipage suffiront, au lieu de huit actuellement ; une dizaine de litres de carburant diesel au kilomètre, au lieu de près de quarante litres de fuel, jusqu'ici. Ainsi, alors qu'elle ne parcourrait que 13.000-15.000 km annuellement, essentiellement en juillet et août, elle pourra naviguer désormais 20.000 km et plus, sans plus de frais, et faire le bonheur de tous ceux qui apprécieront les ponts spacieux des anciens vapeurs, le confort et l'élégance de ses salons et de son bar.

En attendant, «*La Suisse*» et le «*Simplon*», le «*Rhône*» et le «*Savoie*» continueront à offrir, l'été durant, le spectacle de leurs puissantes roues à aubes brassant l'eau avec énergie, de leurs cheminées jaunes et noires d'où s'échappe un léger panache de fumée, de leurs fascinantes machines, en même temps qu'ils permettront de retrouver les voyages agréables et tranquilles des temps passés. Et, ce dont la CGN s'enorgueillit, une tradition culinaire digne du cadre de ces palaces flottants.

(Photo R. Gottschall.) J. M.

