

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2010)
Heft: 251-252

Artikel: Le Léman à toute vapeur : montez à bord de la Suisse, le navire amiral de la CGN
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849410>

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: 24.01.2026

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

REPORTAGE

Le Léman à toute vapeur

Montez à bord de la Suisse, le navire amiral de la CGN

par Michel Goumaz

Qui ne connaît les beaux vapeurs blancs qui sillonnent le Léman depuis plus d'un siècle ? On vient du monde entier pour voir ces bateaux à aubes qui perpétuent le temps de la Belle Époque.

L'histoire commence en 1823 déjà quand le *Guillaume Tell*, encore avec une coque en bois et doté d'une technologie née vingt ans auparavant aux États-Unis, se met à naviguer le 18 juin entre Genève et Lausanne. Il est suivi par le *Winkelried* et remplacé par l'*Aigle*, beaucoup plus grand avec une capacité de 500 passagers, le dernier à ne pas être fait d'acier.

De nouvelles embarcations naissent à un rythme rapide. En 1870, on lance un nouveau *Winkelried*, un géant pour l'époque avec ses 61 mètres de longueur, une silhouette unique avec ses deux cheminées et une capacité de 1 100 places, atteignant la vitesse de 28,6 km/h.

En 1873, on crée la Compagnie générale de navigation (CGN) en fusionnant les trois principales sociétés d'alors. Elle tend à racheter tous les bateaux à vapeur du lac

afin d'assurer leur survie et des normes de sécurité. Ainsi, elle en comprend huit.

En 1896, c'est l'élosion de la Belle Époque avec la construction de neuf unités. Les premiers bateaux-salons à deux ponts arrivent.

Cinq bateaux à aubes ont hélas disparu depuis la dernière guerre. Le *Lausanne* a été remplacé par le *Lausanne II*, un navire à hélices, à deux cheminées parallèles. Le *Valais* a été transformé pendant quelques années en restaurant et amarré au Jardin anglais. Il est aujourd'hui douloureusement détruit à l'exception de son salon de première classe qui fait les beaux jours du *Montreux* depuis sa réhabilitation. Le *Général Dufour* et le *Major Davel*, à l'allure si caractéristique ont eu aussi une bien triste fin malgré des efforts entrepris en vain pour les sauver. Le *Genève* qui vécut la tragique histoire de Sissi est le seul survivant, désarmé, toujours à quai aux Eaux-Vives et aux bons soins d'une association qui l'utilise pour différentes manifestations. Il faut encore ajouter le *Léman IV* qui fut un bout de temps le seul bateau à hélices du lac remplacé par le *Léman V* destiné essentiellement aux transports des frontaliers entre Évian et Lausanne.

Sauver un patrimoine inestimable

Jumelle du *Vevey* de 1907, l'*Italie* célèbre non sans quelques tremblements d'inquiétude ses cent deux ans, non parce qu'elle serait victime de la maladie de Parkinson mais parce que, arrêtée en 2005, elle fait des prières pour que des fonds arrivent en suffisance pour que sa restauration complète et sa « revaporisation » prévues pour 2013 puissent se réaliser.

L'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman s'en occupe énergiquement. Elle se veut simple, orientée vers un seul but : récolter des fonds afin de contribuer à la sauvegarde des huit bateaux à roues à aubes de la CGN, soit de la plus

grande flotte historique lacustre en Europe, si ce n'est dans le monde !

L'*Italie* n'est pas la seule unité en danger. L'*Helvétie* dort au chantier naval d'Ouchy depuis huit ans et le *Vevey* va devoir prendre très bientôt une retraite que l'on souhaite très courte.

Il faut que l'on se mobilise, pouvoirs publics, entreprises, associations diverses et les particuliers, même avec des dons modestes pour sauver un patrimoine inestimable qui mériterait de figurer au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Certes l'exploitation de ces bateaux coûte cher et ne correspond plus, à première vue, aux critères de rentabilité maximum aujourd'hui prônés. Cependant, cette flotte magique est un atout touristique majeur et il serait faux de penser que les retombées économiques ne concernent que la CGN. Les touristes font bien plus que d'acheter un simple billet. Ils logent dans nos hôtels, prennent leurs repas dans nos restaurants, font de multiples achats et se transforment en agents publicitaires.

Le *Montreux*, né en 1904, est un exemple réjouissant de ce sauvetage. Entièrement révisé pendant 3 ans, on lui a redonné une motorisation à vapeur pour remplacer un diesel qui avait suppléé la vapeur. Exception parmi les vapeurs, la machinerie est télécommandée directement depuis la passerelle ou la timonerie.

La grande parade

Une fois par an, au début de la saison, au mois de mai, la « Belle Époque » déploie ses fastes. Tous les bateaux à aubes, grand pavillon déployé, se donnent rendez-vous au large de Morges pour un ballet nautique. À l'instar de la patrouille de France, ils forment, certes plus lentement mais avec beaucoup d'élégance, différentes figures, en quinconce, en ligne ou en étoile. Plus de 5 000 passagers sont à bord de ces anciêtres du lac et des milliers d'autres sont sur les quais pour les admirer et contempler l'im-



Le capitaine Georges Mocanou



La Savoie, battant pavillon franco-suisse !

pressionnant lâcher de ballons multicolores qui, munis d'une étiquette portant le nom de leurs propriétaires, s'envolent des bateaux pour des horizons peut-être lointains.

Nous avons eu le bonheur de passer un bon moment sur la passerelle et dans la cabine du timonier afin de mieux connaître la marche d'un bateau. Le capitaine Georges Mocanou, également instructeur, nous a reçus avec une infinie gentillesse pour nous expliquer qu'il ne pratiquait pas un métier mais assouvisait une passion. Pour ces vapeurs et pour ce lac qui n'est de loin pas aussi paisible qu'on pourrait le penser tant qu'on ne l'a pas vu avec ses tons menaçants de violet, de noir et d'écume blanche dans un de ses moments de furie.

Si les itinéraires entre les 28 différents ports sont bien fixés et que le pilote automatique facilite la tâche, il ne remplace pas une vigilance de tous les instants afin de prévenir et éviter les obstacles inattendus, bateaux à rames, voiliers, pédalos, voire même gros troncs d'arbres arrivés du Rhône. Une arrivée dans le petit lac un dimanche en fin d'après-midi quand toute la flottille des plaisanciers rentre à la maison n'est pas une sinécure.

Quant à l'accostage, il s'agit d'une manœuvre à exercer avec une précision horlogère, car il faut arriver en douceur à l'embarcadère au risque, en cas d'erreur

d'évaluation de la situation, de fracasser ou d'endommager le bateau. Sur sa passerelle, le capitaine est à la commande. Avec un petit manche à balai, il actionne le gouvernail. Sur les bateaux à moteur diesel, il est également maître de la propulsion avant ou arrière, mais avec la vapeur, il ne peut que transmettre des ordres à son mécanicien dans la salle des machines par le moyen du « chadburn », dit aussi télégraphe ou encore, mais c'est moins poétique, du transmetteur d'ordres. À chaque ordre une cloche tinte afin de savoir qu'il est bien transmis et bien reçu. Seule une complicité parfaite entre les deux hommes assure le succès d'une arrivée à quai ou d'un virage à 180° face au pont du Mont-Blanc à Genève. Arriver à bon port est à chaque fois une nouvelle aventure parfaitement maîtrisée, un peu différente de la précédente. Elle nécessite une grande expérience pour estimer l'influence des courants, celle des vents souvent irréguliers sur le fardage, spécialement dans la rade genevoise où le Rhône joue un rôle prépondérant. Avancer, freiner en inversant la rotation des aubes ou reculer exigent une grande sensibilité pour ne pas dire un certain don de voyance météorologique.

Si le capitaine Mocanou navigue sur tous les bateaux, comme ses autres collègues, il

a ses préférences. Le *Rhône* qui a une machine à vapeur exceptionnelle unique au monde ou la *Suisse*, le bateau amiral, sont ses chouchous.

Un petit tour dans les profondeurs

Respirer l'air du large, c'est bien mais, curieux, nous sommes allés voir le chef mécanicien vapeur dans son antre rutilant. Ici tout brille, pas la moindre poussière. C'est qu'à chaque arrêt, on « poutze » comme on dit chez nous et on remplit les petits réservoirs d'huile pour que les immenses bielles puissent tourner à leur rythme de croisière dans leur mouvement de va-et-vient, un spectacle fascinant. Le métier est dur. Il ne supporte aucune seconde d'inattention, car il faut réagir aux ordres du capitaine, tout cela en été dans une chaleur équatoriale de 50°. Pourtant ceux qui le font l'aiment comme ils aiment cette immense et somptueuse mécanique.

Outre les capitaines, les timoniers, les mécaniciens qui selon leur grade et leur expérience ont des titres nuancés tels que premier, deuxième aspirant, il faut mentionner les matelots qui sont responsables des travaux de batellerie, des cordages de

REPORTAGE

La flotte actuelle

Grande nouveauté 2010, (était-elle bien nécessaire ?), la flotte a été scindée en deux, les bateaux blancs sont destinés à faire la joie des touristes et les bateaux bleus à l'usage des passagers réguliers tels que les frontaliers navigueront sous la nouvelle marque « NaviMobilité ».

La flotte bleue est composée du *Léman V* pour 780 passagers, des grandes vedettes *Morges*, *Lavaux* et *Valais*, de l'ancienne vedette *Col-Vert*, des navibus – bateaux rapides – *Coppet* et *Genève*.

La flotte blanche en service : 5 bateaux à vapeur à roues à aubes : la *Suisse* (1910), la *Savoie* (1914), le *Simplon* (1920), le *Rhône* (1914) et le *Montreux* (1904), un bateau à moteur diesel électrique à roues à aubes, le *Vevey* (1907) qui devra très prochainement être rénové.

L'Helvétie (1926) et *l'Italie* (1908) attendent au chantier naval des jours meilleurs. Il ne faut pas oublier les bateaux à hélices, *Henri-Dunant* (1963), *Général-Guisan* (1964), *Chablais* (1974), paré d'une épouvantable robe publicitaire à éviter absolument à l'avenir (NDLR : après la rédaction de cet article, le moteur du *Chablais* a explosé, rendant le bateau inutilisable...), *Ville-de-Genève* (1978) et *Lausanne* (1991).

Sauver l'*Italie*

Grâce à l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), la recherche de fonds pour la rénovation générale et la remise en service du bateau mythique *Italie* se poursuit sans relâche. Vos dons, quelle que soit leur importance, sont les bienvenus.

Versements depuis la Suisse ou l'étranger : UBS compte en francs 243-458957.01H / IBAN CH62 0024 3243 4589 5701 H / BIC UBSWCHZH80A ou UBS compte en euros 243-458957.61K / IBAN CH68 0024 3243 4589 5761 K / BIC UBSWCHZH80A.

Versements depuis la France : Lyonnaise de Banque compte en euros 00032572501 / IBAN FR76 1009 6182 2900 0325 7250 178 / BIC : CMCIFRPP

Pour en savoir davantage : www.abvl.ch



Salle à manger de deuxième classe

l'amarrage du bateau aux débarcadères, du nettoyage, du contrôle des titres de transport, de l'accueil et de l'information de la clientèle, le caissier qui fonctionne aussi comme matelot, le pilote qui dirige les petites unités de moins de 300 passagers. Le « radeleur » que l'on voyait sur tous les embarcadères attendant ses bateaux pour pousser la passerelle et informer tout un chacun, est en voie de disparition. Il faut savoir que la saison calme venue, tout ce monde ne part pas en congé payé mais se transforme en mécanicien, ébéniste, peintre, électricien, etc. pour entretenir



Salon de première classe

minutieusement la flotte au repos dans les chantiers d'Ouchy.

Des bateaux gourmets

Conjuguer les joies de la navigation avec celles du palais, c'est la nouvelle conception de la croisière sur les bateaux « Belle Époque ». Le *Montreux* est aux bons soins des chefs du Beau Rivage Palace, la *Savoie* entre les mains géniales de Philippe Chevrier, deux étoiles Michelin et sur les autres navires, la société Gate Gourmet ne ménage pas ses talents. Bon vent, joyeux appétit et douce soif avec les vins des coteaux ensoleillés du Léman ! ■

Pour tout savoir sur les croisières et les horaires : www.cgn.ch