

Le Canton salue le mode de financement du stade régional de la Riviera

Riviera-Chablais, page 22



PHOTOMONTAGE/DR

Les différents milieux aquatiques suisses seront présentés à Tolochenaz

La Côte, page 24



VANESSA CARDOSO

Vaud & régions

Vaud
Lausanne & région
Riviera-Chablais
Nord vaudois-Broye
La Côte

CGN



Jumeaux
Au fond, l'«Italie» attend sa rénovation. Devant, le «Vevey», son bateau frère, déjà rénové. KEYSTONE

L'Etat et les privés se cotisent pour la flotte Belle Epoque

L'«Italie» s'apprête à être rénové. L'Etat donne un coup de pouce de 3 millions, mais les dons privés s'élèvent à près de 11 millions

Renaud Bournaud

Désarmé, sa cheminée décapitée, le bateau-salon *Italie* fait grise mine. Amarré depuis exactement neuf ans à la digue extérieure du chantier naval de la CGN à Ouchy, le Belle Epoque croupit sous la rouille et le guano. Mais l'horizon se dégage pour lui. Hier, le Conseil d'Etat a annoncé un «coup de pouce» de 3 millions pour permettre de boucler le financement de la rénovation du bâtiment. «C'est un petit cadeau de Noël afin que les travaux puissent commencer», a lancé la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Ce crédit d'investissement doit encore être soumis au Grand Conseil. «Quand des projets de la CGN passent devant les députés, il y a une connivence

pour les soutenir, quel que soit le bord politique», observe Rémi Walbaum, président du Groupe CGN SA.

Le montage financier pour la rénovation de l'*Italie*, devisée à 13,6 millions, illustre la popularité de cette flotte. «Les 20 000 donateurs de l'Association des amis des bateaux à vapeur (ABVL) et de sa fondation Pro Vapores ont contribué pour près de 11 millions», re-

lève Maurice Decoppet, président de l'ABVL et de CGN Belle Epoque SA. Il y a de gros dons provenant de la Loterie Romande ou de fondations comme, par exemple, celles de la famille Sandoz, Hans Wildorf et Ernst Göhner. Mais les petits donateurs anonymes ne sont pas en reste. «Nous faisons trois campagnes de récolte de dons par année qui nous apportent 300 000 fr. chacune, expli-

que Maurice Decoppet. Beaucoup donnent 300 fr. parce que c'est la somme à partir de laquelle on a son nom inscrit sur le tableau des donateurs.»

Explosion dans la cheminée

Les gens participent à la rénovation des Belle Epoque depuis 2003. Cette année-là, une explosion se produit dans le conduit de cheminée du prestigieux *Simplon*

en rade de Genève. «On a trouvé assez rapidement 2 millions pour le réparer, se rappelle Maurice Decoppet. C'est là que tout a démarré.» S'est ensuivie la rénovation du bateau amiral de la flotte, *La Suisse*. «Nous arrivons à 30 millions de dons privés sur l'ensemble des fonds levés pour les Belle Epoque, chiffre Nuria Gorrite. C'est dire l'enthousiasme que suscitent ces bateaux dans la population.»

Pourtant, l'«enthousiasme» pour ces navires n'a pas toujours été flagrant. «Dans les années soixante et septante, si la CGN avait eu assez d'argent, elle les aurait remplacés», rappelle Maurice Decoppet. «L'apogée du désintérêt pour les Belle Epoque est probablement en 1991, avec la mise en service du *Lausanne*», estime Jean Vernet, passionné de ces bateaux et auteur d'un site Web qui leur est consacré depuis 1996. L'engouement a été progressif. «Notamment avec l'arrêt des bateaux, dès 2002 pour l'*Helvétie*», continue Jean Vernet. In fine, les huit unités Belle Epoque ont été classées comme monument historique en 2011.

«Ces bateaux sont indissociables du Léman, estime Nuria Gorrite. Il est presque impossible de trouver une iconographie du lac sans Belle Epoque.» «Même François Hollande, lorsqu'on lui demande ses souvenirs de vacances en Suisse, parle des bateaux de la CGN», ajoute Rémi Walbaum.

Part de nostalgie

A notre connaissance, la présidence française n'a rien donné pour leur rénovation. En revanche, beaucoup de particuliers de la région lémanique mais aussi des Alémaniques l'ont fait. «Les Suisses alémaniques ont une vraie passion pour la conservation du patrimoine», pense le président du Groupe CGN SA. Des générations ont navigué sur ces vapeurs. Il y a une part de nostalgie. «Les gens me disent qu'ils les trouvent beaux, explique tout simplement Maurice Decoppet. C'est vrai, ils ont une ligne assez particulière.»

Une cure de jouvence pour l'«Italie»

● L'*Italie* a été construit en 1908 sur les plans de son jumeau, le *Vevey*. Ces deux bateaux identiques de 64 mètres de long sont les unités les plus utilisées de la flotte CGN. Chacun des deux a plus de 3 millions de kilomètres inscrits au compteur. Mais c'est l'*Italie* qui a assuré pendant 47 ans, sans interruption, la fameuse translémanique Le Bouveret-Genève.

Désarmé fin 2005, le bateau entrera en chantier ce prin-

temps pour une mise en service espérée à fin 2016. Comme le *Vevey* a déjà eu sa cure de jouvence entre 2012 et 2013, le service technique de la CGN devrait profiter d'un savoir-faire et de synergies pour cette rénovation identique.

L'*Italie* sera en partie reconstruit, même si, à la CGN, on estime que sa coque est en meilleur état que ne l'était celle du *Vevey*. Transformé de vapeur en diesel-électrique, dans les années 50, le bateau gardera ce

même mode de propulsion. Mais le vénérable moteur Sulzer qui occupait la salle des machines est déjà partiellement parti à la casse. Il sera remplacé par trois nouvelles unités. Contrairement aux vapeurs qui ne naviguent qu'à la belle saison, l'*Italie* pourra assurer l'offre touristique toute l'année, comme le *Vevey*. Le bateau recevra des instruments de pilotage modernes mais les boiseries de ses salons seront refaites à l'identique.

Plus d'images et des vidéos sur www.italie.24heures.ch