

Un homme dans un bateau

NAVIGATION Inauguré en 1926, mis hors service en 2002, l'«Helvétie», l'un des plus beaux fleurons de la CGN, renaviguera-t-il un jour? C'est prévu. Arrimé à Ouchy, le bateau dont mon grand-père était le chef mécanicien attend une décision sur son sort. Voici son histoire

BERNARD WÜTHRICH
@BdWuthrich

Nous sommes le samedi 21 août 1926. Il y a foule sur les quais d'Ouchy. Le petit dernier de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN), l'«Helvétie», est inauguré en grande pompe. Des dizaines d'invités français et suisses sont présents. Le juge cantonal Gustave Masson, président de la CGN, prend la parole en premier. Il est suivi de l'ancien conseiller fédéral Gustave Ador, alors président du CICR. Le repas préparé par Albert Maurer, restaurateur de la Savoie et du Café du Grand-Théâtre à Genève, est copieux: hors-d'œuvre variés, consommé double Madrilène, truite du Léman à la flotte sauce Nantua et pommes à l'anglaise, chaud-froid de volaille Bellevue, sorbet au Marasquin, petits pois Clamart, selle d'agneau de présalé, salade Francillon, bombe fédérale et biscuits glacés, mignardises, pièce montée, le tout arrosé d'aigle 1923, de pauillac Pontet-Canet 1916, de dézaley Grand Vin 1923, de corton 1919 et de Piper-Heidsieck 1919.

Le chef de l'«Helvétie» se nomme Maître Cornu. C'est l'ancien cuisinier de «Sa Majesté le Roi du Monténégro». A bord, trois hommes présentent, non sans quelque fierté, leur protégé: le capitaine Alexis Roland, le comptable Adrien Gilliéron et le chef mécanicien Ernest Wüthrich. Mon grand-père.

Un cahier spécial de six pages

Le navire est officiellement mis en service le 15 septembre 1926. A cette occasion, le *Journal suisse du trafic et du tourisme* publie une édition spéciale de six pages. Elle détaille le menu du voyage inaugural, retrace l'histoire de la navigation sur le Léman et fournit toutes les données techniques de l'«Helvétie», construit par Sulzer Frères à Winterthour et acquise pour la somme de 1,060 million de francs de l'époque, soit environ 6,7 millions aujourd'hui selon l'Office fédéral de la statistique.

Le cahier spécial indique que le bateau part d'Ouchy tous les matins à 9h55 en direction d'Evian, Thonon, Nyon et Genève et à 16h30 à destination de Vevey, Montreux et Le Bouveret. On y voit des photos des salons et de la machine. Mais il n'y en a pas de l'équipage. A la place, des caricatures réalisées par le dessinateur Petrovic. Outre le capitaine et le chef mécanicien (voir dessins ci-contre), le comptable, le juge Masson, le directeur de la CGN Edouard Meystre, le «sympathique restaurateur Maurer», Maître Cornu, l'ingénieur Emil Scheitlin de Sulzer et le mécanicien chef de la CGN Jean Schaer ont chacun droit à un portrait «exécuté au crayon Caran d'Aché».

Avec ses 1600 passagers (1400 par la suite), l'«Helvétie» complète la flotte de la compagnie, dont la capacité totale est alors de 17500 passagers. Avec le Rhône, achevé en 1927, et le Simplon (1920), elle est l'un des trois derniers bateaux à vapeur construits en Suisse. Elle naviguera jusqu'en 2002. J'y reviendrai.



Jusqu'à sa restauration complète, l'«Helvétie» pourrait retrouver sa place devant le musée du CIO et l'hôtel Beau-Rivage. Mais il y a une opposition, (CGN)



Le comptable Gilliéron, le chef mécanicien Wüthrich et le capitaine Roland sur le pont de l'«Helvétie». (DR)

Deux années marquantes: 1911 et 1938

Mon grand-père est né le 7 septembre 1884 à Brügg, dans le canton de Berne. Il est engagé par la CGN en 1903, à l'âge de 19 ans, d'abord comme chauffeur puis comme aide-mécanicien. L'année 1911 reste comme l'une des années les plus marquantes de sa vie: à l'âge de 27 ans, il devient mécanicien de la flotte et se marie avec une jeune Vaudoise de la Broye, Clara Cachin, de cinq ans sa cadette. De cette union naîtront mon père ainsi que la farouche volonté de s'identifier à ce coin de pays qu'il a et qui l'a adopté, de se «romandiser» au point d'acquiescer plusieurs années plus tard à la bourgeoisie de la commune vaudoise des Cachin.

En 1926, Edouard Meystre lui confie la responsabilité mécanique de l'«Helvétie». Douze ans plus tard, en 1938, il le nomme chef mécanicien de l'ensemble de la compagnie. Une autre année marquante: c'est aussi celle du décès prématuré, à l'âge de 49 ans, de son épouse Clara. Le tournant est cependant pris: la vie de ce Bernois d'origine se partage désormais entre le lac, ce quartier d'Ouchy qu'il aime tant et la ferme familiale de la Broye vaudoise.

Le sauvetage du Général-Dufour

Mon grand-père reste chef mécanicien de la CGN jusqu'en 1953.

Il prend sa retraite à la fin de l'année, à l'âge de 69 ans, après avoir passé cinquante ans dans la compagnie. La *Gazette de Lausanne* lui rend hommage, et, «à travers lui», à tous ses collègues de travail. L'auteur de l'article raconte «ces immenses bras d'acier» qui ont fait tourner la machine, «la marche des pistons», «l'odeur

chaude et un peu écœurante qui se dégageait de la fosse», «l'homme vêtu d'une combinaison bleue qui lui seul savait mater la machine»: le mécanicien, qui la connaît «comme un jockey son coursier».

«Il n'y eut pas de plus beau jour pour lui que celui où on lui confia la responsabilité de l'«Helvétie», poursuit le chroniqueur. Celui-ci raconte encore l'épisode de 1946, lorsque mon grand-père dut aller à Morges avec le *Chablais* pour remorquer le *Général-Dufour* qui avait pris l'eau après une tempête: «Au large de Saint-Sulpice, un grain se leva qui secoua terriblement les deux embarcations. Successivement, les amarres qui les réunissaient l'une à l'autre sautèrent sous les coups forcés du vent et des vagues. Il s'en fallut d'un cheveu que l'aventure finisse mal. C'est à l'entrée du port d'Ouchy que se brisa la dernière attache.»

Edouard Meystre lui témoigne sa reconnaissance dans une lettre personnelle: «Je me plais à croire que vous avez fait un beau voyage», écrit-il à mon grand-père, qui s'éteindra le 1er septembre 1959, six jours avant son 75e anniversaire.

Un club de rencontres lacustre

L'«Helvétie» continue sa route sans lui. Avec des fortunes diverses. Fatiguée, la machine à vapeur à trois cylindres est remplacée en 1975, en plein choc pétrolier, par une propulsion diesel-électrique d'occasion reprise d'un remorqueur du Danube, *Le Goliath*. La machine d'origine est exposée au Musée du Léman à Nyon. «Notre

projet d'extension mettra mieux en valeur cette pièce, la plus emblématique de nos collections», annonce le documentaliste, Didier Zuchuat, qui est aussi l'arrière-petit-neveu du capitaine Roland. Le moteur diesel-électrique connaît cependant d'importants problèmes. «Que voulez-vous. La CGN n'avait pas les moyens d'acheter un équipement neuf, alors elle a acquis ce groupe d'occasion», se désole Maurice Decoppet, président de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), qui récolte des fonds pour financer les restaurations des navires qui ne sont pas prises en charge par les pouvoirs publics.

Arrive alors ce qui devait arriver: l'«Helvétie» est relégué au service de réserve avant que tombe la décision de la désarmer en 2002. Privée de son moteur d'origine, elle ne fait pas partie du plan de rénovation établi cette année-là. Mais elle n'est pas tout de suite mise hors service. L'année suivante, la cinéaste russo-genevoise Elena Hazanov contacte la CGN. Elle prépare son premier long-métrage. Il se nomme *Love Express*. Le scénario: une agence de rencontres organise des fêtes pour célibataires sur un bateau, un speed dating lacustre. «Pour ce huis clos, j'avais besoin d'un décor unique. J'ai vu plusieurs navires. Magnifique, l'«Helvétie» était celui qui offrait le plus d'espace. Chaque salle a été décorée différemment. Nous avons beaucoup tourné à quai, la nuit, mais nous avons aussi navigué et même essuyé quelques tempêtes», se souvient-elle. Bien que disposant

«Il n'y eut pas de plus beau jour pour lui que celui où on lui confia la responsabilité de l'«Helvétie»

UN CHRONIQUEUR DE LA «GAZETTE DE LAUSANNE», À PROPOS DU CHEF MÉCANICIEN ERNEST WÜTHRICH

d'un casting de choix - Mathilda May, Vincent Winterhalter, Carlos Leal - le film ne rencontre par le succès. Heureusement, Arte le diffusera à plusieurs reprises.

Expositions temporaires

Plus rien ne se passe ensuite jusqu'en 2011, date importante pour la CGN. Le 9 juin, le Conseil d'Etat décide de classer les huit bateaux Belle Epoque monuments historiques. Bien qu'amarré sans vie le long d'un quai du chantier naval et considéré par certains comme une «coquille vide sans intérêt», l'«Helvétie» fait partie du lot. La même année, un nouveau projet est lancé. Le CIO cherche un espace pour une exposition temporaire pendant la rénovation de son musée. L'«Helvétie» est proposé. Il fait l'objet d'une rénovation partielle puis est remorqué devant le musée, où une petite digue est aménagée. Il sert de galerie provisoire en 2012 et 2013 puis accueille une exposition sur les 100 ans du CIO à Lausanne en 2015. Puis la CGN le redéplace au chantier naval.

Sa restauration complète, dévisée à 15 millions de francs, est sans cesse retardée. La priorité est donnée au Rhône et au Simplon, tous deux encore équipés de leur machine d'origine. «Nous visons désormais 2026, année de son centenaire. Mais sa revaporation n'est pas à l'ordre du jour», regrette Maurice Decoppet. Se crée alors l'association l'«Helvétie devant les quais d'Ouchy», qui présente un projet de réinstallation du navire devant le musée du CIO jusqu'à sa rénovation. La Ville de Lausanne, le canton, la Fondation olympique pour la culture et le patrimoine, l'ABVL, l'hôtel Beau-Rivage Palace en sont partenaires. «Quatre types d'utilisation sont envisagés pour le bateau-salon: le Beau-Rivage, ainsi que d'autres partenaires, pourraient utiliser le salon supérieur pour des réceptions, une

partie resterait en accès public libre, l'ABVL présenterait une exposition permanente dans l'ancien bar du rez inférieur, diverses expositions temporaires en lien avec le CIO ou les Jeux olympiques de la

Jeunesse 2020 voire les JO de 2026 - s'ils ont lieu en Suisse - sont aussi envisagées», détaille son président, Denis Pittet.

La vue sur le lac, avec ou sans bateaux?

Pour cela, il faut équiper l'embarcation d'une cuisine et de WC et, surtout, renforcer la digue provisoire. Une construction plus importante et plus coûteuse - plusieurs centaines de milliers de francs, voire jusqu'à 1,5 million - est nécessaire. Or, rien n'est joué. Si les pêcheurs ont renoncé à faire opposition, tel n'est pas le cas de Pro Natura Vaud, qui s'oppose fermement à l'agrandissement de la digue ainsi qu'au retour de l'«Helvétie» devant le musée du CIO jusqu'en 2025 et exige le démantèlement des installations provisoires de 2011 (LT du 08.07.17). L'organisation souligne que l'endroit est un lieu de frai et argumente que les «quais d'Ouchy» sont un élément du paysage qui doit rester libre de tout obstacle à la vue sur le lac et les montagnes. Les ouvrages nécessaires au retour temporaire de l'«Helvétie» rompraient «l'harmonie du quai d'Ouchy», ajoute-t-elle.

Cette opposition, la seule déposée dans les délais, fait hurler Maurice Decoppet. «Qu'est-ce qui est préférable? Laisser rouiller l'«Helvétie» au chantier naval jusqu'en 2025 ou le faire vivre et le rendre accessible au public?» demande-t-il. L'opposition de Pro Natura suscite de nombreuses incompréhensions à Lausanne et ailleurs. L'«Helvétie» le long du quai d'Ouchy, un «obstacle à la vue sur le lac et les montagnes»? Les bateaux Belle Epoque ne sont-ils pas eux-mêmes une composante essentielle du paysage lacustre lémanique? ■