

Patrimoine



Le bateau le «Rhône» a effectué sa dernière course publique lundi. En bas, Philippe Houdry dans la salle des machines, le capitaine Jean-Martial Mercanton et des dames costumées pour l'occasion.

Le «Rhône» s'en va pour mieux revenir valser

Le vapeur le plus «musical» du Léman, en raison de sa machine unique au monde, a dit au revoir au lac et à ses riverains ce week-end. Il devrait être de retour fin 2020, après sa rénovation

Claude Béda Textes
Florian Cella Photos

«Moi, je viens sur ce bateau pour l'oreille. Car il émet des sons extraordinaires, grâce à sa machine très spécifique. A l'aveugle, je le reconnaîtrais entre mille», confie Gilbert Elmiger. Le Genevois fait partie des 700 passagers qui ont embarqué ce week-end sur le *Rhône* pour ses dernières courses avant sa rénovation générale. Le Benjamin de la flotte historique de la Compagnie générale de navigation (CGN) ne reverra plus le Léman avant fin 2020, au plus tôt. Au fil des débarcadères, de Genève au Bouveret, escorté par une vingtaine de vedettes de sauvetage, il a été salué par les riverains suisses et français. Qui connaissent bien ce navire familial puisqu'il a longtemps sillonné le lac d'un bout à l'autre, lors de ses courses Rhône Express, devenant ainsi le vapeur le plus utilisé de tous les lacs du pays, avec ses 26 000 kilomètres parcourus chaque année.

«Cette machine vit»

Prisé par le public pour son large pont couvert et ses aspects rustiques, le *Rhône* l'est surtout pour sa machine unique au monde, la dernière à vapeur du genre conçue par l'entreprise Sulzer pour un bateau suisse. Une commande hydraulique ainsi qu'un graissage sous pression le distinguent des autres vapeurs lémaniques. «Écoutez, sentez! recommande Bertrand Francey (Belmont), mécanicien de locomotive CFF amoureux du *Rhône*. Cette machine vit. Mais, en bas, il ne faut sans doute pas se mettre dans l'alignement des bielles avec une chemise blanche.» Comme lui, bon nombre de passagers aiment venir voir l'huile gicler. Aucun autre bateau de la CGN n'offre ce spectacle. C'est pourquoi sa machine a été recouverte par un capot transparent. Et, au terme de la rénovation, le navire sera doté d'une claire-voie sous la timonerie

pour que les voyageurs puissent apercevoir les pistons depuis le pont supérieur. «C'est un des projets phares de la rénovation», relève Didier Zuchuat, vice-président de l'Association Patrimoine du Léman et documentaliste responsable au Musée du Léman à Nyon.

Mais le *Rhône* attire surtout la sympathie pour ses talents musicaux: «La machine émet un souffle très particulier dès que le bateau a atteint son rythme de

croisière, fait remarquer Denis Martin, altiste au sein de l'Orchestre de la Suisse romande. Sa marche n'est pas régulière. C'est ce qui fait son charme. De plus, à chaque accélération, les nappes du salon se mettent à vibrer. Unique! J'aime aussi la silhouette du navire, une reprise de ce qui se faisait au XIXe siècle.»

Bombardé capitaine du *Rhône* pour cette croisière d'au revoir, Jean-Martial Mercanton reste impassible

et préserve le mystère: «Ce vapeur se manœuvre différemment des autres. Il est un peu moins réactif. C'est le premier que j'ai piloté en tant que capitaine vapeur.» Mécanicien en chef de la CGN, Markus Graf, précise: «Pour un mécanicien, il est plus facile, physiquement, à manœuvrer qu'un vapeur à commande mécanique. En revanche, sa conduite réclame de la réflexion, de l'écoute et de l'observation.» Raymond Croset, un de ses prédécesseurs, grâce auquel le bateau a échappé en 2002 à une propulsion diesel-électrique, renchérit: «Ce bateau est aisément manœuvrable! La preuve? C'est celui qui a le plus navigué dans la rade de Genève, un endroit critique.»

Lundi, lors de son tour du Haut-Lac, le *Rhône* a vibré au son du concert du Russe Denis Fedorov sur les airs du film de son compatriote Nikita Mikhalkov, *Sunstroke*, dont le tournage avait été effectué sur le bateau en 2012. «Il y a de l'émotion, avec tous ces gens regardant partout et profitant de l'instant sous un rayon de soleil», commente Jacqueline Pellet, municipale à Montreux. La veille, sur le Petit-Lac, d'autres représentants communaux ont fait le voyage. «Je suis là pour soutenir ce patrimoine lémanique», glisse Alain Clerc, syndic de Saint-Sulpice. Maire d'Yvoire, Jean-François Kung'a, lui, accueille, le *Rhône* en fanfare avec la moitié de la mairie: «J'aime ce bateau. J'en ai une maquette.» Cet arrêt en Savoie a d'ailleurs retardé d'une bonne demi-heure le bateau, qui, après un faux départ, a dû revenir débarquer des passionnés ayant oublié de rester à terre.

Dimanche soir, sur le coup des 19 h, le *Rhône* a regagné Ouchy. Il effectuera encore deux croisières privées avant d'attendre sa rénovation lors de laquelle il sera remis dans son état d'origine. Celle-ci est prévue dès 2019, pour autant que le financement soit sous toit. «L'entrée du salon retrouvera sa place centrale, la chaudière sera remplacée, alors que les cuisines et les sanitaires seront remis aux normes», résume Maurice Decoppet, président de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman.

«Ce bateau nous manquera, soufflent Hans et Klara Brönnimann de Saint-Prex. Avec son pont couvert, c'est un bateau très estival qui permet à la fois de rester à l'air frais et à l'ombre du soleil.» «Il nous manquera aussi en termes de capacité, ajoute Dimitri Adert, coordinateur d'exploitation à la CGN. Car il compte 850 places contre 560 à l'Italie, qui le remplacera. Vivement qu'il revienne bientôt!»

«La machine émet un souffle très spécial dès que le bateau a atteint son rythme de croisière»

Denis Martin
Altiste de l'Orchestre de la Suisse romande

Trois bateaux historiques à restaurer

● Dans le cadre du partenariat public/privé et selon le principe de «l'alternance» instauré depuis plusieurs années, le financement de la rénovation du *Rhône*, estimée à 14,6 millions de francs, devrait essentiellement revenir aux pouvoirs publics. Après la dernière restauration de l'*Italie* (13,6 millions) financée à 80% par des acteurs privés grâce aux recherches de fonds effectuées par l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et le solde par l'Etat de Vaud, le conseil d'administration de la Compagnie générale de navigation (CGN) attend que les travaux soient en majeure partie pris en charge par ses actionnaires majoritaires, à savoir les trois cantons riverains Vaud, Genève et Valais. Ayant reçu une «assurance provisoire», la CGN est encore dans l'attente d'une décision formelle. Et espère aussi une

participation de la Confédération via l'Office fédéral de la culture.

Selon une «règle informelle», reconnue par le Conseil d'Etat vaudois, et suivie par les cantons de Genève et du Valais, le principe de financement de la flotte historique, classée au patrimoine en 2011 et à l'origine de fortes retombées économiques en matière de tourisme, se fait en alternance entre les pouvoirs publics et les milieux privés (ABVL/Fondation Pro Vapore).

A ce jour, cinq des huit bateaux Belle Epoque ont bénéficié d'une remise à neuf: le *Montreux* (12 millions, rénové en 2001, financement public), le *Savoie* (10,6 millions, 2006, financement public), le *Suisse* (15 millions, 2009, financement privé), le *Vevey* (13,6 millions, 2013, public) et l'*Italie* (13,6 millions, 2016, financement majoritairement privé).

Outre le *Rhône*, deux autres bateaux Belle Epoque attendent encore une restauration. Le *Simplon*, partiellement rénové après une avarie sérieuse en 2003 dans la rade de Genève, devrait bénéficier d'un coup de jeune en 2023. Et l'*Helvétie*, dont l'amarrage devant le Musée olympique à Lausanne est actuellement contesté par un recours de Pro Natura, devrait être rénové en 2026 pour ses 100 ans.

La répartition du financement par les trois cantons est calculée en fonction du nombre de kilomètres des rives de chacun, Vaud (67%), Genève (25%) et le Valais (8%). Pour l'heure, les pouvoirs publics français n'ont pas financé de restauration de bateau Belle Epoque, participant néanmoins à l'exploitation de la CGN (pour plus de 1 million d'euros par an). Mais des discussions sont prévues ces jours.

La croisière d'adieu du «Rhône» en photos et en vidéo
cgn.24heures.ch