

Flotte Belle Époque



Le bateau Belle Époque «Vevey», lors de sa rénovation au chantier naval de la CGN en 2012.

KEYSTONE

Qui réparera les roues à aubes du Léman en bout de course?

Les roues qui propulsent les bateaux Belle Époque donnent des signes de faiblesse. Trouver une entreprise capable de refaire ces pièces historiques s'annonce coton.

Renaud Bournoud

Les roues à aubes qui propulsent les bateaux Belle Époque sont toutes d'origine. Elles sont donc au minimum centenaires. Ces roues font partie de l'identité de la flotte. Celles du *Vevey* brassent les eaux du Léman depuis exactement 116 ans. Début juin, dans les premiers jours de l'horaire d'été

de la CGN (Compagnie générale de navigation), une casse s'est produite sur l'une des deux roues de cette unité mise en service en 1907. Depuis, le navire est à l'arrêt.

«Ces roues à aubes sont des pièces très massives, relève Maurice Decoppet, président de CGN Belle Époque SA et de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman. Il y a encore peu, nous pensions que ces éléments mécaniques, vieux de plus d'un siècle, étaient incroyables. Mais depuis, certains de ces éléments ont lâché.»

Restauration partielle ou totale

La majorité des unités de la flotte Belle Époque du Léman sont à vapeur. Un moyen de propulsion qui ne leur permet pas de naviguer pendant la saison froide. Mais le *Vevey* et son bateau jumeau l'*Italie* sont équipés d'une propulsion diesel-électrique qui actionne leurs roues à aubes. Ce

qui leur permet d'être en service toute l'année. Ces deux navires historiques sont donc beaucoup plus sollicités que les autres. L'usure des pièces est plus importante.

«Ces roues à aubes ont probablement fait plus de 100 millions de tours en plus d'un siècle, indique Christelle Maillard, responsable de la communication à la CGN. Elles commencent à souffrir d'extrême vieillesse.»

Dans le cas du *Vevey*, le service technique de la CGN est en train d'évaluer s'il faut faire une restauration partielle ou totale de cette pièce mécanique. Il ne sera pas remis en service avant le printemps prochain.

Un point faible à surveiller

Sur les huit bateaux Belle Époque classés, six ont été restaurés, le *Simplon* l'a été partiellement et l'*Helvétie* est toujours désarmé. Lors de la rénovation de ces bâtiments, des éléments importants

«Le plus compliqué, à l'heure actuelle, est de trouver une entreprise capable de reconstruire ces roues à l'identique.»

Christelle Maillard, responsable de la communication de la CGN

ont été remplacés ou complètement reconstruits. Mais les roues à aubes sont, elles, toutes restées en place.

Désormais, ces pièces mécaniques sont identifiées comme étant potentiellement un point faible à surveiller. La CGN va, d'ailleurs, scanner toute sa flotte Belle Époque. «Il vaut mieux prévoir», note Christelle Maillard.

Il faut dire qu'il ne s'agit pas de simples roues fixes qui tournent sur un axe, entraînées par une machine à vapeur ou un moteur diesel-électrique. Les aubes (les pales) sont elles-mêmes montées sur un axe afin de leur donner un meilleur angle de pénétration dans l'eau. Ce sont donc de jolies pièces techniques.

«Mais le plus compliqué, à l'heure actuelle, est de trouver une entreprise capable de reconstruire ces roues à l'identique, explique la responsable de la communication. Nous tenons vraiment à les refaire comme elles étaient à l'origine. Notre flotte est protégée.» Apparemment, ce savoir-faire ne court pas les rues.

L'une des pistes étudiée est le chantier naval Shiptec, basé à Lucerne. Par le passé, cette entreprise a rénové des roues à aubes qui naviguent actuellement sur le lac de Zurich. Ce chantier naval s'occupe déjà de l'assemblage des deux nouveaux bateaux hybrides de la CGN.