

## Accident du bateau de la CGN



Tour d'horizon des dégâts du «Simplon», mardi, ramené à Ouchy. Le bateau va subir un examen approfondi. PATRICK MARTIN

# Visite sur le «Simplon», qui doit panser ses plaies

**Au bassin d'Ouchy, le vapeur historique naufragé vendredi à Cully passe ses premiers examens, avant qu'il soit mis hors de l'eau.**

**Erwan Le Bec**

Grand soleil, vent qui forçait et ambiance de mauvais lendemain autour du grand bassin d'Ouchy. «Il y a beaucoup d'émotion: ces bateaux on les aime, on en prend soin, on les maintient depuis cent ans. Alors c'est clair qu'aujourd'hui, c'est un peu une phase de deuil, avant que l'énergie de réparer et de repartir ne reprenne le dessus.»

Irwin Gafner est directeur technique de la CGN. Il a passé la nuit entière de vendredi à samedi aux côtés du *Simplon*, à Cully, où le vapeur avait trouvé refuge dans l'urgence après une panne. Ce *Simplon*, l'un des plus emblématiques de la flotte Belle Époque du Léman, que les flots et la vaudaire ont fracassé contre les rochers de Cully, manquant de l'envoyer par le fond. Mardi, le directeur était de retour à bord, faisant le tour des dégâts visibles. Le reste, notamment l'état de la coque immergée, ne sera vraiment connu que dans les jours qui viennent, une fois le vapeur placé sur un dock flottant. C'est seulement là, avec une vision à l'ultrason et l'appui de sociétés spécialisées, que la CGN aura une idée du montant de la casse et de la stratégie à suivre. Soit une réparation des dégâts seuls. Soit anticiper la grande rénovation séculaire, qui était attendue d'ici à 2030.

On s'agite à bord. Les dernières pompes sont en train d'être évacuées, pendant que d'autres employés déchargent les tables et

les chaises qui restaient dans le salon boisé: le *Simplon* n'en aura plus besoin cette saison.

«Il y aura des conséquences sur l'offre touristique, table déjà Caroline Dayen, directrice vente et marketing de la compagnie. Il faudra faire avec un bateau en moins, surtout de grande capacité (ndlr: 850 personnes), et voir les effets sur la ligne sur laquelle il était prévu (ndlr: Genève), sans parler des équipages.» Une réunion de la direction était prévue mardi pour évoquer notamment la parade annuelle et les portes ouvertes.

### Boiseries intactes

Lancé en 1915 et mis en service en 1920, le *Simplon* revit ses mauvaises heures de 2003, rade de Genève, quand la chaudière avait explosé, et de 2007, quand il avait embouti un quai. À chaque fois restauré à coups de millions. Dieu sait combien il en faudra aujourd'hui, se demande-t-on au pied du bastingage, face aux éclats entiers de peinture, tombés au sol avec l'effet de torsion qu'a subi le navire entier, jusqu'à faire onduler les tôles des parois.

Les sabords sont intacts. À l'intérieur, les fines boiseries néoclassiques ont par chance tenu. Tandis que, derrière le comptoir à l'avant, le plancher d'origine a été scié dans l'urgence de 1h du matin par les pompiers qui plaçaient des pompes en vue d'une nouvelle voie d'eau. Sur le cul-de-poule, de la tôle ondulée: l'effet des chocs répétés du safran sur les rochers, qui ont fini par faire sauter la vis. Toute une portion du gouvernail, avec vérins hydrauliques flambant neufs, désormais à refaire. Sur le flanc tribord, les traces sur la peinture des pneus glissés par les pompiers pour limiter la casse. Il y avait bien les pare-battages du bord, mais impuissants face à cette vaudaire. L'un d'eux a été déposé sur le quai, broyé en deux.

On suit Irwin Gafner sous le pont arrière - «attention la tête» - là où la tôle porte les coups de l'étrave qui heurtait le fond, et de la coque heurtait les rochers à chaque vague. Résultat: des pièces entières de l'ossature métallique tordues ou déformées, des pièces centenaires enfoncées, deux principales ouvertures sous la ligne de flottaison, colmatées depuis à l'époxy. «Il y a eu jusqu'à 40 cm d'eau au fond, poursuit-il. Mais c'était sous contrôle, avec des pompes de plusieurs milliers de litres par minute.» Il y aura de l'ouvrage, le tout dans le respect des techniques de l'époque. «Aucun des rivets n'a sauté, enchaîne Irwin Gafner, ça n'engage que moi, mais sur une coque moderne, les dégâts auraient été plus importants encore. La structure de l'époque a permis de mieux encaisser les chocs.»

Tribord avant, la coupée se résume désormais à quelques poutrelles tordues, finalement découpées par les secours avant son remorquage samedi matin. C'est là qu'on voit la force de la tempête, qui a fini par soulever les 480 tonnes du *Simplon* jusqu'à le faire s'empaler sur les piliers du ponton de Cully. «De haut en bas, le mouvement faisait un mètre», se souvient Irwin Gafner.

Il en reste un trou béant dans la capitainerie et le négatif du poteau dans la coque même... Si le vent ne s'était pas calmé, nul doute que le reste y serait passé. On ne sait pas encore ce qui attend le *Simplon*, mais on comprend que, quelque part, il a eu de la chance.

### L'enquête ne sera pas fédérale

Pourquoi avoir pris la décision de sortir le *Simplon* pour faire une course d'essai alors que des avis annonçaient déjà un vent d'ouest soutenu? Pourquoi avoir amarré le *Simplon* à Cully et l'y avoir laissé vendredi malgré une tem-

pête de foehn dans les Alpes? Les questions ont fusé durant tout le week-end et il faudra sans doute attendre les résultats d'une enquête pour avoir les réponses définitives. Lundi déjà, le Canton en appelait une de ses vœux, afin d'y voir plus clair dans la chaîne des responsabilités, tandis que la CGN se dit également prête à en mandater une externe.

Ce qui est sûr, c'est que le SESA, Service d'enquête suisse sur les accidents, ne se saisira pas du dossier, hors de son mandat qui consiste à prévenir des risques sécuritaires en exploitation: la panne a eu lieu lors d'essais ordinaires et le vapeur n'était pas en service lors de la tempête.

### «Décisions défendables»

Directeur général de la CGN, Pierre Imhof reste prudent. «Le débriefing détaillé aura lieu. Ce qu'on peut dire, c'est que les décisions qui ont été prises étaient justes en fonction de la situation du moment. Le lac était relativement calme jeudi matin, les conditions étaient donc bonnes pour une course d'essai. La décision d'aller chercher refuge à Cully après une panne machine et un remorquage infructueux pour aller au chantier était également juste. Le choix de ne pas aller le chercher vendredi a été pris en fonction de la pesée des risques. Un remorquage est une manœuvre délicate, déjà avec un lac plat. Avec ce temps et la maniabilité du *Simplon* sans moteur... On aurait pu mobiliser le personnel et trois bateaux, mais la fenêtre météo était vraiment trop brève.»

Il poursuit. «En fin de compte, ce qu'on voit, c'est qu'il y a des dégâts, mais pas de blessés. Alors qu'on aurait pu courir le risque de perdre des bateaux et des équipages. Il y a eu beaucoup de réactions, mais attendons d'avoir les résultats de l'enquête pour juger.»