

Échouage du «Simplon»



Marc-Olivier Buffat (à g.) et Benoît Gaillard, membre et président du conseil d'administration de la CGN. Outre l'enquête qui devra déterminer les responsabilités derrière l'accident du «Simplon», la compagnie devra aussi faire des choix, entre la rénovation du vapeur et le renouvellement de sa flotte pendulaire.

KEYSTONE /
VALENTIN FLAURAUD

«La stabilisation de la CGN n'est pas mise en péril»

Une enquête devra déterminer les responsabilités. Le conseil d'administration évoque aussi le personnel, la maintenance des navires ou les restaurations.

Erwan Le Bec

C'était il y a dix jours, dans la nuit de Vendredi-Saint, la vaudaire fracassait le *Simplon* sur les quais de Cully. Le vapeur historique de 1915, icône du Léman, avait été parqué là après une panne et un remorquage raté.

Lundi, le conseil d'administration de la CGN a annoncé le lancement d'une enquête visant à retracer les processus décisionnels, les responsabilités et analyser la gestion de crise: tirer les conséquences sur ce qui est sans doute le plus grave accident de ces vingt dernières années pour la compagnie.

L'analyse sera pilotée par Jacques Antenen, ancien commandant de la police cantonale vaudoise, ainsi que Christian Wahl, figure du Bol d'Or. S'y ajoutent Jean-Pierre Mortreux, expert français, et Luc Amiguet, ancien chef de la sécurité de Genève Aéroport. Le budget n'est pas connu. Plusieurs mois sont évoqués.

Assez pour restituer la confiance? Pour la première fois, Benoît Gaillard et Marc-Olivier Buffat, respectivement président et administrateur de la CGN, regards du PS et du PLR au sein de la compagnie parapublique, s'expriment.

L'accident du «Simplon» a soulevé une vague d'émotion inouïe, vous la comprenez?

Benoît Gaillard (B.G.): Ce qui s'est passé est un événement grave et regrettable, il est normal que ça provoque de la tristesse, de la colère et de l'émotion. Nous respectons ces réactions. Au-

jourd'hui, nous posons les bases pour passer à autant d'objectivité que possible, afin de répondre aux interrogations.

Marc-Olivier Buffat (M.-O.B.): Des particuliers, des communes, les cantons ont sauvé ces bateaux Belle Époque avec leur argent. Il y a une appropriation de cette flotte qui est très forte. Mais ça ne justifie pas les réactions les plus outrancières.

Justement. Vous avez pris des coups, mais pas autant que Pierre Imhof, directeur général. Pourquoi lui? C'est sa faute?

B.G.: L'engagement du personnel, des secours, de tous ceux qui ont dû prendre ces décisions, a été total. Au-delà de ce qu'on peut attendre d'eux. Personne ne s'est lavé les mains le week-end de Pâques. Pierre Imhof a pleinement joué son rôle dans les différentes phases. Il fait office de paratonnerre pour le reste des équipes. On en a vu d'autres en situation de crise qui tenaient moins le choc.

A contrario, son rôle n'a pas été surestimé?

M.-O.B.: Ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a des étapes qui relèvent du commandement opérationnel basique dans lesquelles la direction n'intervient pas. Un bateau qui sort du chantier naval piloté par un capitaine - un capitaine très expérimenté. Aux machines, un mécanicien vapeur, lui aussi très expérimenté.

Une enquête que vous payez, des experts que vous choisissez... Est-ce vraiment objectif?

B.G.: Tout le monde autour du Léman a un avis sur la CGN. Le mieux est de choisir des experts qui ont une intégrité reconnue, qui ne se laisseront pas prendre en otage par une quelconque démarche d'influence. Ils sont quatre, ce qui évite qu'un biais ou un préjugé s'impose. Nous avons exclu de mandater un cabinet spécialisé seul, ou de mener notre propre enquête interne.

M.-O.B.: Le mandat d'enquête a été approuvé par les représen-

tants des cantons, de la France, des milieux du patrimoine et des fondations.

Au lendemain de l'accident, vous parlez du personnel qui manquait pour rapatrier le «Simplon». La CGN est toujours dans sa crise du personnel de 2022?

B.G.: L'audit de 2022 a été suivi de mesures fortes: renforcement et planification annuelle du personnel, augmentation des plages de maintenance, préparation d'une stratégie pour la flotte... Il y a aussi eu une renégociation de la CCT pour rendre les métiers et les salaires plus attractifs. Une stabilisation de la CGN que l'accident du *Simplon* ne met pas en péril.

M.-O.B.: La CGN était une entreprise touristique qui faisait un peu de transports publics. Elle est devenue une compagnie qui fait beaucoup de prestations pendulaires: jusqu'à 6000 personnes par jour. Et elles doivent augmenter, il faut répondre à la demande tout en réduisant les émissions... Ces deux modèles d'affaires doivent cohabiter.

Donc le manque de personnel évoqué dans un premier temps était une erreur de communication?

B.G.: C'est un élément qui a depuis été clarifié. L'enjeu était de savoir si le temps nécessaire pour réunir et constituer des équipages était compatible avec la fenêtre pour une tentative de remorquage.

La flotte Belle Époque a subi beaucoup de pannes en 2022. Le «Rhône», «La Suisse»...

B.G.: Le *Simplon* ne s'inscrit pas dans cette série: ce n'est pas une panne en cours de croisière avec des passagers. Quand on répare un bateau, on l'envoie faire des essais, c'est justement parce que ce qu'on préfère qu'il tombe en panne à ce moment-là qu'en exploitation.

Oui, mais c'est toujours la motorisation historique qui a été touchée. Vous avez

encore la capacité de l'entretenir?

B.G.: Nous avons les compétences, internes et externes. Je ne vois pas de défaillance de capacité quelque part. Ce qui est vrai, c'est que nous avons des bateaux historiques en grand nombre, des bateaux modernes en grand nombre, et que la flotte va devoir grandir. Vu la flotte et les projets, les infrastructures sont à la limite de ce qu'elles permettent d'entretenir, elles devront s'adapter.

Les assurances? Elles ne font pas leur propre enquête?

M.-O.B.: À ce stade, non. Nous disposons de l'assurance de l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN) et de privées, tant pour le bateau que pour le débarcadère, et la RC en général. À moins qu'on trouve une clause d'exclusion particulièrement grave, nous sommes a priori couverts.

Sans le «Simplon» et sa grande capacité - 850 personnes -, quelles conséquences sur la saison et les finances?

B.G.: Les grilles horaires sont en cours d'adaptation. Il y aura des effets sur l'offre, inévitablement. Pour le reste, avant d'élaborer des variantes, il faut avoir la patience de laisser travailler les métiers techniques: le *Simplon* a été sauvé pour qu'il continue à naviguer, c'est la position, claire, du conseil d'administration.

Parce qu'il a été évoqué de ne pas le réparer? Pour ne pas retarder la restauration de l'«Helvétie»?

B.G.: Rappelons qu'à une époque des députés en vue pouvaient dire qu'il suffisait de ne garder que deux ou trois bateaux historiques. Heureusement, nous n'en sommes plus là: ces bateaux sont classés. Ce qui est certain, c'est que le *Simplon* avait besoin d'une grande restauration prochainement et qu'on cherche également une solution pour remettre à flot l'*Helvétie*. À côté, nous avons besoin de notre flotte moderne, qui montre des signes de vieillissement. Le travail des prochains mois, ce sera de pondérer tout ça.