

Après l'accident, la CGN a du «Simplon» dans l'aile

LAC LÉMAN Parallèlement aux débats au sujet des dégâts survenus sur son navire, la compagnie devra vite trouver au moins 40 millions pour rénover ses bateaux historiques.

CHRISTOPHE PASSER
christophe.passer@lematindimanche.ch

Depuis la nuit du 29 au 30 mars dernier, à Cully (VD), le public sait qu'un bateau peut produire des «cris déchirants». Une émotion tragique traversait en effet les descriptions des graves difficultés rencontrées par le *Simplon*, bateau Belle Époque de la CGN (Compagnie générale de navigation), qui s'est fracassé durant des heures, soumis à la vaudaire (le vent du sud-est lémanique) contre le débarcadère de Cully où il était amarré suite à une panne.

Le navire n'a pas coulé mais a risqué gros: déchirures sur la coque, ponton de Cully en partie détruit. Et si l'affaire a fait débat, elle traduit la tendresse de la population pour ces vaisseaux, mais également les questionnements sur l'enchaînement des (mauvaises) décisions qui ont conduit à la catastrophe. Un naufrage d'image, aussi, réseaux sociaux hurlant à l'incompétence des marins d'eau douce. Cinq questions se posent pour comprendre vers où vogue le navire CGN.

Qu'attendre de l'enquête officielle?

La CGN a opté pour un collège de quatre personnalités. Christian Wahl, navigateur vainqueur du Bol d'Or, Jacques Antenen, ancien juge d'instruction et ancien chef de la police cantonale vaudoise, Jean Pierre Mortreux, expert en navigation maritime français, notamment auprès des tribunaux, et enfin Luc Amiguet, ancien responsable de la sécurité de l'aéroport de Genève. Qu'en attendre? Les juristes imaginent que le déroulement des événements - entre sortie du bateau du jeudi, échec du remorquage, arrimage à Cully, annonces météo du vendredi - y sera scruté entre «erreurs d'appréciation» et «négligences», ce qui fait souvent pencher plus vers les erreurs que la faute crasse avec désignation de coupables. Benoît Gaillard, président du conseil d'administration, s'attend à des «questions sur



nos processus, notre chaîne de décision, la clarté de celle-ci en cas de crise: ça me paraît légitime».

L'enquête sera cependant complétée par les «expertises» des assurances. Celle de la VVSSU (Versicherungsverband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen Genossenschaft), coopérative d'assurance des sociétés de navigation suisse, agit un peu comme celle d'une RC. La CGN dispose aussi d'une seconde assurance, privée, qui fera elle aussi son expertise en agissant à la façon d'une casco. Les premiers résultats de l'enquête officielle sont espérés pour le début de l'été. Ils seront rendus publics.

Combien ça va coûter?

Le calendrier de la CGN doit être réévalué. Il faut d'abord sortir le *Simplon* de l'eau (le lac est actuellement trop bas pour le faire) pour se rendre compte de la portée des dégâts. Suivra le rapport technique au mois de juillet. «Jusqu'à-là, c'est de la sculpture sur nuages», soupire Marc-Olivier Buffat, vice-président du conseil d'administration, qui tente encore la métaphore météo après ce qui s'est passé. Mais un spécialiste, qui a assisté depuis le quai au drame, entrevoit deux issues à l'analyse: «Soit le *Simplon* n'a pas été touché dans sa structure, et l'on peut, dans une fourchette entre 1 et 3 millions de

francs, le réparer pour le remettre à l'eau dès 2025 ou 2026. Soit, et c'est malheureusement une forte probabilité, il est atteint plus profondément. Il faudrait alors envisager la rénovation complète, qui était jusque-là agendée pour 2030: là, on parle de 20 millions de francs et de plusieurs années.»

La complication, c'est que la rénovation et le réarmement de l'*Helvétie*, autre fleuron ancien de la flotte CGN, prévue, elle, dès 2026, coûteront pareillement 20 millions. Il semble impossible d'avancer ces travaux-là: les études sur la motorisation, que l'on imagine peut-être même électrique, viennent à peine d'être lancées. La CGN devra donc gérer dans quel ordre elle rénove ou répare quel bateau. Et surtout, trouver rapidement 40 millions de francs pour le faire.

Qui va payer quoi?

Les assurances devraient, sauf surprise, se charger de l'entier des réparations, intervenant donc à hauteur d'environ 2 ou 3 millions de francs. Pour le reste, ce sera du partenariat public-privé. Les cantons de Vaud, Genève et Valais sont actionnaires majoritaires, plus une part française. L'importante Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), deuxième actionnaire après le Canton de Vaud, menée par Maurice Decoppet, sera décisive pour aider à

À Lausanne, le «Simplon» est à quai, suite à la tempête qui l'a beaucoup endommagé.

Patrick Martin

trouver petits et grands donateurs privés, dans un contexte de confiance écornée: «C'est vrai, mais il faut toujours se rappeler d'où l'on vient, dit-il. Il n'y a qu'une douzaine d'années que les huit bateaux Belle Époque sont des monuments historiques. Aujourd'hui, l'intérêt de les faire naviguer est mieux compris.»

Quel contexte politique?

Une question au parlement vaudois de la Verte libérale Graziella Schaller concernait la composition du collège d'experts. Deux autres, l'une de l'UDC Yann Glayre et l'autre du PLR Guy Gaudard, s'interrogent sur les responsabilités de la direction et du conseil d'administration. Trois interventions de droite, donc, contre une CGN présidée par le socialiste Benoît Gaillard? «Si c'est ça, dit ce dernier, j'accepte de me retrouver dans ce rôle, et de servir aussi de paratonnerre

«Aujourd'hui, l'intérêt de faire naviguer les bateaux Belle Époque est mieux compris.»

Maurice Decoppet, président de l'ABVL

en faveur des employés, qui sont d'une grande compétence, parfois injustement mise en cause par les attaques au sujet de cet accident.» Marc-Olivier Buffat, PLR, ajoute: «J'ai été surpris de la violence contre le CA et la direction. C'est aussi la démonstration de l'attachement à ces bateaux et à cette compagnie: je voudrais rappeler que ça n'a pas toujours été le cas, et qu'il y a dix ou quinze ans, une bonne partie du personnel politique ne comprenait pas l'intérêt de soutenir la CGN. Il a fallu se battre, à droite comme à gauche.»

Comment remonter le courant?

«En faisant au mieux notre travail, explique Benoît Gaillard. La confiance se gagne en assurant les prestations, en étant à l'heure, en garantissant la sécurité des passagers. À ce stade, nous ne supprimons pas de courses cet été. En 2023, la CGN a transporté 2,7 millions de passagers, un record, 6000 traversées par jour sur les lignes de transport public en semaine. Nous faisons plus de 50 millions de chiffre d'affaires annuel, dont 18 millions de subventions: un taux de couverture par nos ventes de près de 65%, plutôt bon dans le monde des transports publics. Le niveau d'exigence que l'on nous demandera pour obtenir de l'argent pour notre flotte va sans doute augmenter, avec des questions sur l'entretien ou la protection des bateaux. C'est normal. Et notre but reste de faire naviguer le *Simplon* à nouveau.»