

Patrimoine



Le «Montreux» a été doté d'un nouveau surchauffeur conçu en Allemagne pour sa chaudière. Une sorte de turbo qui lui donne plus de vapeur. KEYSTONE

Le «Montreux» file à toute vapeur

Resté 18 mois à quai, le vétéran de la CGN vogue à nouveau. Il est doté d'une chaudière high-tech et d'un propulseur d'étrave

Claude Béda

Ce qui ne tue pas rend plus fort. Toussotant depuis près de dix ans, à quai durant dix-huit mois, le *Montreux* se remet à naviguer. A toute vapeur et avec des innovations techniques, uniques en Europe, de surcroît. Construit en 1904, le bateau vétéran de la flotte CGN sort d'une grosse opération qui a permis de régulariser le rendement de sa chaudière haletante. «On l'a doté d'un nouveau surchauffeur conçu en Allemagne, qui lui donne plus de vapeur. Un turbo, en quelque sorte», explique Eric Soret, directeur technique. Dans la foulée, le vénérable navire a été muni d'un propulseur d'étrave dernier cri (alimenté à l'aide de batteries), afin de faciliter les manœuvres. Pour bien faire, sa coque a été complètement rénovée et son salon Ire classe entièrement refait, à l'authentique. Ce bateau est en outre équipé, grâce à l'inventivité d'un ingénieur de l'EPFL, de la machine à vapeur la



Sur la cloche sont gravés des narcisses, chers à Montreux.

● Le *Montreux* a retrouvé sa cloche d'origine en bronze. Elle n'avait navigué à sa véritable place sur le bateau que jusqu'en 1939. «Lors de la Seconde Guerre mondiale, les sifflets ont été interdits, rappelle Didier Zuchuat, documentaliste au Musée du Léman à Nyon. On a alors remplacé, à la timonerie, le sifflet du *Montreux* par sa cloche, qui faisait moins de bruit.» Comme cette cloche

plus récente: elle est télécommandée directement depuis la timonerie. «Je peux ainsi l'activer seul, sans devoir donner d'ordre au mécanicien», explique le capitaine Georges Mocanou. Enfin, grâce au Musée du Léman à Nyon, le *Montreux* a retrouvé sa cloche, vieille de 113 ans, qui avant étrangement disparu pendant cinquante-six ans (lire ci-dessous).

Une histoire mouvementée

Le *Montreux*, qui a subi les plus lourdes interventions de toute l'armada de la CGN, a connu une histoire mouvementée. Après avoir navigué à vapeur durant son premier demi-siècle d'existence, il avait été transformé, de 1959 à

1961, en un navire à propulsion diesel-électrique, plus économe. Cette première grande rénovation avait aussi profondément modifié sa silhouette. Marche arrière en 2001, année durant laquelle le *Montreux* a non seulement retrouvé son allure initiale mais aussi sa machine à vapeur, dans le cadre d'un programme de «revaporisation» de la flotte historique de la CGN, décrété lors du 125e anniversaire de la compagnie en 1998. Finalement, seul le *Montreux* a bénéficié d'une «revaporisation», la CGN préférant garder le *Vevey*, l'*Italie* et l'*Helvétie* en mode diesel-électrique.

Durant cette dernière décennie, le doyen des vapeurs lémani-

ques a été victime de sa «revaporisation». «Si sa nouvelle machine à vapeur s'est globalement bien comportée, son surchauffeur, un élément lié à la chaudière, s'est régulièrement montré défectueux, en 2006, 2010 et 2015 principalement, précise Maurice Decoppet, président de CGN Belle Epoque et de l'Association des Amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL). Nous avons donc décidé de revoir le concept.»

Maître queux à bord

Dès le 18 juin et jusqu'au 3 septembre, le *Montreux* retrouvera le Léman pour ses courses habituelles en services horaires, soit l'après-midi sur la ligne Lausanne - Chillon et retour, puis le soir entre Lausanne et Yvoire et retour, pour une croisière gourmande concoctée cinq soirs par semaine par les chefs de cuisine du Beau-Rivage Palace à Lausanne.

Le coût total des travaux se monte à 1,4 million de francs, entièrement financé par l'ABVL, notamment grâce à un don de la Fondation de la Famille Sandoz. Le beau bateau centenaire semble désormais paré pour vingt ans, au moins.

Le capitaine et la cloche, indispensables

n'avait plus d'utilité lorsque le sifflet a réapparu, elle a été donnée par la CGN contre service rendu à un ferrailleur, lors de la rénovation du navire en 1961. Ledit ferrailleur - peu conscient de sa valeur patrimoniale - l'a revendue à un collectionneur de pièces liées au Léman, de Saint-Sulpice. «Heureusement, ce dernier a eu la riche idée de nous léguer sa collection en 2014, commente

Lionel Gauthier, conservateur du musée. Notre rôle est de préserver les objets en péril qui racontent l'histoire lémanique. Mais parfois, il est possible de redonner vie à ces pièces.»

Au fait, ça sert à quoi une cloche de bateau? «A rien, désormais, répond le capitaine Georges Mocanou. Mais c'est une tradition à la CGN: à bord d'un de nos bateaux, il faut toujours un capitaine et une cloche.»