

Accident du «Simplon»

«La CGN n'a pas pris la mesure de la crise»

La compagnie rend public le rapport sur le quasi-nauffrage de son vapeur de 1915. Un cadre quitte la société, qui annonce des mesures.

Erwan Le Bec

Près de sept mois après le quasi-nauffrage du *Simplon*, vapeur historique emblématique de la flotte Belle Époque du pays qui a manqué d'être envoyé par le fond à Cully durant le week-end de Pâques, la CGN fait la lumière sur un des plus graves accidents de son histoire récente.

À la lecture du rapport de la commission d'experts, le conseil d'administration annonce une série de mesures: réorganisation de processus, procédures de sortie et mouillage des bateaux, méthodes de gestion des crises et recensement des risques. «Pour pouvoir continuer à mener des projets importants, pour pouvoir mériter la confiance de l'État et surtout pour éviter qu'un tel événement ne puisse se reproduire», résume Benoît Gaillard, président du conseil d'administration.

Auditions et remontrances

«Toutes les personnes ont été auditionnées et entendues, poursuit Marc-Olivier Buffat, administrateur. Il est incompréhensible pour nous que tous les verrous de sécurité aient sauté, et ce de la part de personnes expérimentées, qui sortent sur le lac par tous les temps 365 jours par an.» Conséquence: le directeur d'exploitation, F.*, quitte la société «d'un commun accord». Le premier capitaine a été «rappelé à ses obligations professionnelles». Rien de spécifique sur le directeur, Pierre Imhof, partant à la retraite, annoncée de longue date, l'an prochain. D'autres ont fait l'objet d'échanges «visant à bien leur faire prendre conscience» du contenu du rapport.

Justement. Celui-ci révèle une CGN sous pression face à la hausse des passagers et l'arrivée des nouveaux transports pendulaires frontaliers, des cadres non formés ensemble aux situations de crise, des «faiblesses importantes dans le processus de conduite», des «défaillances de communication», une direction «qui n'a pas pris la mesure de la crise»... Le rapport est accablant pour la compagnie.

Série de couacs

En fait, les ennuis commencent dès que s'achève, fin février, la maintenance hivernale du *Simplon*, qui coïncide avec le remplacement du safran et la révision complète de l'appareil à gouverner. Mais la CGN et son sous-traitant hollandais peinent visiblement à coordonner les agendas, et la sortie d'essai est retardée à plusieurs reprises. La CGN avait pourtant le temps, soulignent les experts, mais elle était à flux tendu. Le *Simplon* sort donc finalement ce jeudi 28 mars, le lendemain de l'assermentation des nouveaux capitaines.

Mais le jour J, au petit matin, le capitaine prévu est malade. Le bureau d'exploitation lui trouve un remplaçant avant 9h: on dégote un autre capitaine, B.*, un des piliers de la compagnie avec des décennies de lac au compteur. Il embarque au débotté, sans consulter la météo. À bord également, un ins-



30 mars 2024
À Cully, on se souviendra encore longtemps des bruits sourds du «Simplon» que la vaudaire fracassait sur les enrochements. ODILE MEYLAN

«La CGN est perçue comme une grande entreprise, elle a une grande notoriété, mais nos moyens restent au final ceux d'une petite boîte.»



Benoît Gaillard, président du conseil d'administration de la CGN

pecteur de l'Office fédéral des transports (OFT) et un mécanicien, lui-même remplaçant un collègue en vacances.

Sortir était-il une erreur de B.*? Le rapport ne le dit pas clairement, mais il précise que les informations météo étaient disponibles: même sans panne, le retour du *Simplon* aurait été difficile. Pis, c'était courir le risque d'échouer le vapeur historique vers Lutry, les soutes bien dotées en carburant...

À 9h24 donc, surchauffe à la tête de bielle (pièce de transmission entre la chaudière et les roues à aubes), mais détectée tard: la sonde mesurant la température ne marchait pas. La machine est arrêtée, le *Simplon* dérive. «À ce moment-là, note le rapport d'expertise, un de nos plus gros bateaux est en perdition sur le lac, une situation exceptionnellement délicate.»

Météo claire

Trouver un bateau de secours pour venir remorquer le *Simplon* prend dix minutes. Le premier capitaine, pacha des capitaines de la compagnie, décide d'envoyer le *Ville-de-Genève*, pourtant non adapté à ce convoiage, note le rapport. Mais,

au retour, le vent a trop forcé. Les deux bateaux s'endommagent et, aux commandes du *Simplon*, B.*, qui se concerte avec le premier capitaine, décide alors de gagner Cully, ponton à l'abri du vent d'ouest, mais pas de la vaudaire. Décision judicieuse sur le moment, notent les experts.

Il est midi. Le *Simplon* est amarré à un simple débarcadère et les bulletins météo annoncent désormais clairement une forte vaudaire dès le lendemain à midi. On appelle MétéoSuisse. Le responsable opérationnel demande à plusieurs reprises de rapatrier le *Simplon*. C'est non. «Le directeur d'exploitation quitte le bureau sans entrer en matière», note le rapport. Également directeur général suppléant, F.* part avec le premier capitaine faire un essai du *Naviexpress 1*, avec un équipage improvisé.

À peine une heure plus tard, le bureau demande une cellule de crise. La direction ne répond pas. Les contacts s'enchaînent par cour-

riels, coups de fil, groupe WhatsApp et SMS. Nous sommes jeudi 28 mars, il est 14h30. F.* et le premier capitaine décident de laisser le *Simplon* à Cully tout le week-end de Pâques. Décision entérinée dans une deuxième réunion vingt minutes plus tard par huit capitaines et responsables. Personne ne remet en cause cette décision. À 15h50, on part en week-end.

Remorquer le «Simplon» aurait été possible

Hors CGN, on s'agit. Nicolas Borgognon, de MeteoNews, sur les réseaux sociaux, et Maurice Decoppet, de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman, qui appelle F.*. Rien n'y fait. Les experts retiennent que personne n'a pensé à solliciter la Sagrave, et que la décision fatale a été prise trop tôt.

Vendredi matin, l'accalmie annoncée se produit. «Il est encore temps de tout mettre en œuvre pour rapatrier le bateau», notent les experts. La presse contacte le directeur général, Pierre Imhof, mais

rien n'est entrepris. F.* fait bien un rapport à son directeur, mais sans questions complémentaires à MétéoSuisse. Fin de matinée, la décision est confirmée. Le directeur «s'en remet à F.*», écrit le rapport.

17h, la vaudaire se lève. Une amarre du *Simplon* lâche déjà.

18h34, on appelle enfin les secours. La nuit infernale du *Simplon* peut commencer.

La lecture du rapport donne pleinement la mesure du degré de crise de ces heures durant lesquelles le *Simplon* a bien failli couler, sans l'intervention des pompiers, du personnel de la CGN, de pompes supplémentaires qui vidaient l'eau s'engouffrant dans les brèches. Un récapitulatif bien plus inquiétant de la version rapportée par la CGN après le retour du *Simplon* à Ouchy, le samedi suivant.

En fait, le rapport tend à blâmer ceux qui ont pris le plus de coups dans le grand public, Pierre Imhof en particulier. Quoique. C'est faute de système d'astreinte des membres de la direction, faute de prise de conscience, que le personnel est ainsi resté «seul aux commandes opérationnelles de la situation».

Vendredi, le conseil d'administration a en outre confirmé que le *Simplon* ne bénéficierait pas d'une réparation ponctuelle. La découverte de fragilités dans la coque antérieure à l'accident ainsi qu'une fenêtre de disponibilité du radoub d'Ouchy incitent, dit-il, à favoriser une rénovation complète du vapeur, de toute manière prévue prochainement. Le projet fera l'objet d'une étude dès janvier prochain, au détriment de la reconversion de l'*Helvétie*. On parle de 25 millions de francs.

* Noms connus de la rédaction

Réactions contrastées au rapport de la CGN

● La publication, vendredi, du rapport sur l'échouage du *Simplon* à Cully dans la nuit du 29 au 30 mars suscite des réactions. Tout d'abord, la conseillère d'État Nuria Gorrite rappelle que son département est celui de tutelle de la CGN, mais qu'il n'est pas l'exploitant de l'entreprise. Elle souligne le «sérieux» de ce rapport «exhaustif» qui n'est «pas du tout complaisant» et «salue la démarche de transparence du conseil d'administration de la

CGN, qui a mis le rapport en ligne». La ministre relève que le rapport met en lumière des défaillances et des erreurs humaines. «Le conseil d'administration prend des mesures d'ordre organisationnel, mais aussi des sanctions d'ordre personnel. Le Canton sera attentif à la mise en œuvre de ces mesures», assure Nuria Gorrite. Elle note aussi que le personnel technique de la CGN sort renforcé de ce rapport: «Ils ont assuré.»

En avril dernier, Guy Gaudard avait interpellé le Conseil d'État sur les responsabilités de l'échouage du *Simplon*. Sa réaction aux conclusions du rapport est plus mitigée: «Le cercle des responsabilités n'est pas très large, estime le député PLR. On choisit un fusible facile à faire sauter. C'est un peu facile. Les conclusions du rapport arrangent tous ceux qui restent.» Avec son interpellation, l'élu cherchait à connaître le degré d'implication du conseil d'admini-

stration dans la catastrophe. «Il y a peut-être quelque chose à revoir dans l'organisation du conseil d'administration de la CGN. Après tout, c'est lui qui nomme la direction. Si elle a fait le mauvais choix, c'est la faute à personne?» Pour le PLR, le conseil d'administration a une responsabilité dans la préservation du patrimoine de la CGN: «Il faudrait peut-être y mettre des gens qui ont quelques compétences lacustres.»

Renaud Bournoud