

Quelles séries regarder à Noël? Notre dossier

Pages 18-20



Des guimauves à la saveur d'antan

Page 22



Au Théâtre Barnabé, Robin des Bois est jubilatoire

Page 23



# 24 heures



**SAMEDI**  
AVEC LE GUIDE TV  
Explosive, la quatrième saison de «Tschugger» débarque sur RTS.

Le grand quotidien vaudois. Depuis 1762 | [www.24heures.ch](http://www.24heures.ch)

## Le naufrage du «Simplon» minute par minute



**Récit** Emblème du Léman et de la CGN, le vapeur de 1915 a failli couler à la veille de Pâques 2024. En croisant les données, nous avons minutieusement reconstitué la chronologie des événements et modélisé la catastrophe.

**Enquête** Pour compléter le tableau, nos journalistes ont passé plusieurs mois à écouter des anciens de la CGN et à scruter en détail le rapport d'experts indépendants rédigé après l'accident - et ses non-dits. **Lire pages 2 à 6**

### Bex

Un élève serait à l'origine de l'altercation

Des collégiens corrigent la version de l'agression qui a fait les choux gras. Un groupe d'ados s'en serait pris à plusieurs reprises à l'homme qui a ensuite frappé une jeune fille. **Page 7**

### Fiscalité

Le patronat maintient l'initiative des 12%

Christophe Reymond, le patron des patrons vaudois, reste ferme. Alors que le Conseil d'État s'agite face à la menace d'une baisse d'impôts, il souhaite que le peuple ait le dernier mot. **Page 9**

### Yverdon-les-Bains

Un candidat surprise brigue la Municipalité

L'ex-socialiste Mergim Dibrani veut se présenter pour défendre notamment les handicapés. Il est le quatrième à entrer dans la course pour remplacer Jean-Claude Ruchet. **Page 9**

### Politique suisse

Les risques de trop taxer les super riches

Une étude estime qu'entre 49 et 74% des grandes fortunes quitteraient le pays si l'initiative des jeunes socialistes, qui veut taxer lourdement leurs successions, est acceptée. **Page 11**

### Football

La pause hivernale sera mouvementée

À défaut de matches, les clubs suisses seront sur le qui-vive. Le LS va-t-il perdre Alwyn Sanchez? Comment YS va-t-il regagner le cœur de ses fans? Notre analyse en sept points. **Page 16**



Chronologie d'un quasi naufrage



Le «Simplon», un des fleurons de la flotte Belle Époque de la CGN et grand préféré des amateurs. Ici en 2013, lors de la parade au large de Nyon. KEYSTONE

# La galère du «Simplon»

Monument flottant, emblème du Léman et de la CGN, le vapeur de 1915 avait bien failli couler la veille du week-end de Pâques 2024. En cause, d'incroyables négligences mais pas seulement. Récit inédit de la catastrophe.



**Incroyable**  
Sous les yeux des passants incrédules, le «Simplon» est finalement remorqué et peut quitter Cully le 30 mars. ODILE MEYLAN

**Erwan Le Bec**  
**Mathieu Rudaz**

«Le foehn devrait à nouveau souffler dans les Alpes cette fin de semaine. Les vents seront faibles en début de journée, mais auront tendance à se renforcer», avertit Philippe Jeanneret, mercredi soir 27 mars, dans l'émission météo de la RTS.

Mais deux jours plus tard, le S/S *Simplon*, véritable monument sur eau douce, célèbre vapeur de plus d'un siècle, manquait de sombrer, fracassé comme un vulgaire tronc sur les quais de Cully dans une nuit de tempête, de peu maintenu à flot par les secours et les équipages.

On se souvient du débat, intense, qui va déferler des pontons aux réseaux sociaux, en passant par le Parlement et les salons, plus feutrés, des donateurs de cette flotte Belle Époque. Les amiraux de la CGN passeront l'été à aller les rassurer.

«24 heures» a de son côté passé des mois à reconstituer la chronologie des événements, croisant les données, le rapport d'enquête et ses non-dits, les témoignages, en allant jusqu'à reconstituer la cartographie météorologique du Léman à partir des relevés des stations.

La Compagnie générale de navigation (CGN) a, soulignons-le, répondu à toutes les questions et transmis tous les

documents sollicités. Un modèle de transparence.

Voici, étape par étape, comment un des fleurons des flottes lacustres d'Europe a bien failli couler.

## 1 Le départ, l'essai raté

Nous sommes le jeudi 28 mars au petit matin, le *Simplon* quitte le bassin d'Ouchy pour une course d'essais. La routine. Ces opérations sont régulières, prévues au planning par le bureau technique de la CGN. En général une date est fixée à l'avance, avec un peu de marge s'il y a besoin de reporter. Le bureau d'exploitation - la petite équipe qui gère l'engagement de la flotte - assure la conduite des mouvements. À bord, d'ordinaire, le chef mécanicien avec un adjoint et un graisseur.

Le *Simplon*, c'est le favori des amoureux du lac et de la flotte lacustre helvétique. Commandé en 1913, pensé pour égalier en capacité la *Suisse*. Boiseries Louis XVI en érable, machines Sulzer de 1400 CV qui en font le vapeur le plus puissant d'Europe, «plus beau et plus luxueux des bateaux naviguant en Suisse», il sera achevé au sortir de la guerre.

Le *Simplon* a survécu à un siècle sur le lac, et même à l'explosion de sa cheminée en 2003, qui lui vaudra un appel aux dons massifs, soit la naissance de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Lé-

man (ABVL), à la fois le bras armé, l'indispensable mécène et le lobby de la flotte Belle Époque.

Le *Simplon*, c'est aussi l'une des plus grosses unités de la CGN. Le «navire amiral en second». Avec 78m de long et une capacité de 850 personnes, c'est un pilier de la saison estivale.

## Cafouillage en carénage

La saison, elle, commence déjà le 20 avril, dans quelques jours à peine. De quoi faire pression sur les équipes de maintenance? C'est un des éléments sous-entendus dans le rapport d'enquête, qui pointe surtout du doigt un personnel interne et externe en «flux tendu» à la veille du week-end de Pâques.

La flotte de la CGN vieillit. Il faut changer les roues à aubes à l'identique et maintenir le niveau. Durant l'hiver, le *Simplon* a connu une sacrée révision de sa machinerie et de son appareil à gouverner, celui-ci ayant été en bonne partie remplacé. Notamment le safran, partie immergée du gouvernail.

La sortie va être plusieurs fois repoussée. On fixe au final le 28 avril, et le 28 seulement, en raison de la présence d'un ingénieur venu spécialement de Hollande et d'un inspecteur de l'OFT, bien que les équipes aient demandé de remettre, histoire que le chef contre-maître soit présent. Mais non. La direction n'ose visiblement pas

renvoyer deux experts externes chez eux.

## On maintient

Mais le matin du 28, les cafouillages s'enchaînent. Le capitaine prévu est malade - vraiment malade, s'empresse de souligner un de ses proches. On lui trouve un remplaçant au débotté: B\*, une des légendes de la compagnie, un vrai bonhomme, à l'ancienne, avec des années et des années de Léman au compteur. À bord, une dizaine de marins, dont un mécanicien également remplaçant.

## Le rapport d'enquête

147 pages, sans les annexes, le rapport d'enquête a été mandaté par la CGN (ça lui a été reproché) à un panel de spécialistes chargés de déterminer la chaîne des décisions, les responsabilités, les faits et la gestion de crise. Il a été rédigé par «des personnes à l'éthique au-dessus de tout soupçon» selon le conseil d'administration: Jacques Antenen, ancien patron de la police vaudoise, Jean-Pierre Mortreux, expert de justice maritime, Christian Wahl, le «sorcier du lac» aux multiples Bol d'Or, Luc Amiguet, ancien chef de la sécurité de Genève Aéroport.

Qui fait quoi? Qui regarde réellement la météo? Curieusement, le rapport d'enquête n'entre pas non plus dans les détails. Ce qui est certain, c'est que les informations étaient disponibles. Le vent est encore assez léger, mais il est clair qu'il va augmenter. Le bulletin météo de la veille annonçait déjà des rafales à 60 km/h dans la matinée.

De quoi rester au port? Au matin pas encore, «rien d'inquiétant, ça passait», nous glisse un proche du dossier. Certes, mais alors qu'a dit le bureau d'exploitation, responsable de l'engagement de la flotte? Mystère.

Dans tous les cas, il est établi que B\* ne consulte pas la météo sur les bulletins ou les appareils de bord, précise le rapport, pour qui les données n'étaient pourtant «pas propices». Alors que selon une tradition millénaire c'est pourtant à lui, seul maître à bord après Dieu, de prendre la décision ou non de sortir l'une de ces grandes dames blanches, emblèmes du Léman. «Il a regardé le lac et s'est fié à son expérience», note une source proche du dossier.

## Sortie de routine

8h00 jeudi matin, le *Simplon* s'allume. On lance la pression, on fait tourner très lentement les machines à quai le temps de les graisser et de s'assurer que tout fonctionne. 9h et quelques minutes, il quitte son quai. Quinze minutes à vide, marche arrière. Puis direction Ville-

neuve, plein est, pour vérifier que tout fonctionne.

Une manœuvre entièrement habituelle. La routine, on l'a dit. Chaque vapeur fait en début de saison une sortie avec des boucles au large, souvent en direction de Cully, ce qui permet l'arrivée rapide d'un remorqueur en cas de pépin. Le secteur comporte plusieurs débarcadères facilement accessibles, plus que vers Morges. C'est aussi une sorte de coutume, à la CGN, où beaucoup fonctionnent encore par tradition et par habitude.

«On peut faire ce qu'on veut vous savez, souligne un connaisseur du lac: s'appuyer sur des classeurs fédéraux de procédures ou sur des logiciels ultramodernes... au final il y aura toujours un type qui prend une décision, bonne ou mauvaise. Et c'est ce qui s'est passé ce jour-là.»

Rapidement le vapeur prend de la vitesse: 10 km/h à la sortie d'Ouchy, puis les 20 km/h, proche de sa vitesse maximum en exploitation. Loin des sommets dont est capable la machinerie, soit les 29-30 km/h, vers lesquels les capitaines ne poussent en réalité jamais.

Au large de Pully, surchauffe.

## 2 La dérive vers Lutry, le remorquage raté

Alerte. Au niveau du palier central du vilebrequin - pour faire simple, la grande pièce qui fait la transmission des machines vers les roues à aubes.





«À ce moment-là, un de nos plus gros bateaux est en perdition sur le lac, une situation exceptionnellement délicate.»

La CGN, après la catastrophe

Le *Simplon* arrête tout. Il décelère. Brusquement. Pour se mettre pratiquement à l'arrêt, en moins de 35m.

Panique à bord? «Normalement pas, souffle un proche de la compagnie. Les surchauffes ne figurent pas au sommet des pannes habituelles, mais ça arrive. Il y a alors plusieurs options. Soit tout stopper, soit baisser au max' et repartir à toute petite vitesse vers le port.»

Il y a depuis peu des sondes de température sur le circuit de graissage des vilebrequins: de précieux outils qui permettent d'alerter le mécanicien en cas de température anormale.

Mais ce jour-là, elles étaient en panne.

Le remplaçant du contremaître a donc repéré trop tard la surchauffe, au point de devoir utiliser des «moyens anti-incendie pour refroidir» l'énorme pièce de machinerie.

### Monument historique à la dérive

Moteurs à l'arrêt, plus question donc de les relancer, le *Simplon* commence alors à dériver. Il est 9h27. Le vent augmente. Les valeurs mesurées à Pully passent de 12,2 à 16,6km/h avec des rafales à 33km/h. Une petite brise nord-ouest toute gentille. Déjà de quoi pousser le *Simplon* et sa forte prise au vent vers la côte. En une heure, le *Simplon* a déjà parcouru plus

d'un km et n'est plus qu'à 500m de la rive... Personne ne songe à prévenir le Canton ou les secours alors que le risque d'échouement est bel et bien réel. «À ce moment-là, reconnaîtra après coup la CGN, un de nos plus gros bateaux est en perdition sur le lac, une situation exceptionnellement délicate.»

9h30. B\* appelle la centrale, qui se concerta avec A\*, le premier capitaine de la CGN, «pacha» de la compagnie, trente ans de boîte au compteur. Il décide d'envoyer deux pousseurs - pour le matériel - ainsi que le *Ville-de-Genève* à la rescousse. Ce n'est pas le plus indiqué pour la manœuvre - c'est souvent le *Lavaux* qui s'y colle - mais il est disponible à Ouchy et dispose de la même puissance.

10h03. De moins en moins au large de Lutry, le vapeur est amarré sur le côté tribord, une manœuvre connue, le remorquage «à couple» restant le plus efficace pour diriger ces jolies dames de 550 tonnes. Un classique qui se fait au moins une fois par saison à la CGN. Par temps calme.

Sauf qu'il y a maintenant des rafales sud-ouest de 68km/h. En pleine face.

Cap sur Lausanne, mais en une demi-heure à peine, le convoi est seulement au large de Pully et n'arrive plus à dépasser les 3km/h. Le lac s'agite. Les vagues - 80cm - font s'entrechoquer les deux bateaux, le *Simplon* étant de surcroît

«mal positionné», notera le rapport. À bord, on se rend compte qu'il sera trop difficile, voire impossible d'assurer l'entrée dans le bassin de la CGN à Bellerive, dont la passe fait seulement 60m de large.

11h00. Brève discussion entre B\*, passé aux commandes du *Ville-de-Genève*, et A\*. Le vent du sud-ouest est devenu trop fort, décision est prise de gagner Cully. Pourquoi pas Montreux, Évian ou même rester au large? Parce que la CGN ne le prévoit pas, parce que le *Simplon* n'a pas de sonde pour évaluer la profondeur et pas d'ancres prévues pour ça. Parce que Cully, c'est le port le mieux protégé des vents d'ouest. Les capitaines connaissent bien le site: c'est un refuge pour le trafic frontalier en cas de mauvais temps. L'habitude, une nouvelle fois.

11h30. Bâbord, toute, demi-tour.

### 3 Remorquage vers Cully et amarrage

Au large, nouveaux dégâts entre le *Simplon* et le *Ville-de-Genève*, personne n'imagine remorquer le *Simplon* vers le large où il aurait été maintenu en sécurité, loin du rivage. À terre, on appelle enfin MétéoSuisse, dans l'idée de trouver la meilleure fenêtre pour rapatrier le vapeur. À ce moment, l'arrivée de la tempête de vaudaire le lendemain ne fait plus aucun doute. Elle était également visible sur le bulletin météo à peine envoyé depuis Genève: des rafales à 80km/h sont à prévoir sur le Haut-Lac.

12h00. Le *Simplon* est bientôt amarré au débarcadère de Cully.

12h50. Le *Ville-de-Genève* repart pour effectuer sa course horaire sur Thonon. Dans le bureau à Ouchy, quelqu'un s'est visiblement rendu compte du problème et demande alors au directeur d'exploitation de ramener le vapeur au plus vite. C'est non.

F\* est un ancien cadre des CFF et d'autres compagnies de transports régionales - terrestres uniquement - en place depuis deux ans à la CGN. adjoint du directeur général. Il n'entre pas en matière, et part au contraire faire l'essai au large d'un autre bateau, le 1<sup>er</sup> *NaviExpress*, avec un équipage improvisé.

Le rapport d'enquête n'en reviendra pas: Le *Simplon* est en difficulté. Un autre dépêché à son secours alors que le temps va tourner. Et on priorise les manœuvres d'un bac pour frontaliers dont la construction patine depuis six ans.

Les échanges s'accroissent: WhatsApp, appels, mails... 14h30. A\* et F\* tranchent déjà: le *Simplon* restera à Cully tout le week-end. Sur quelles bases? À nouveau le rapport ne sera pas d'une grande aide: les annexes n'ont pas été publiées et les PV d'auditions restent confidentiels.

### Conclave lacustre

Il est 15h. Les bateliers encore sur place quittent Cully. Pendant qu'à Ouchy, la discussion reprend avec pas moins de huit responsables, capitaines et planificateurs de la compagnie. Verdict? Ramener le *Simplon* avant la tempête sera une manœuvre périlleuse, 4 heures de route, dans une météo incertaine et il sera difficile, pas impossible mais difficile, de mobiliser les moyens nécessaires: trois bateaux, pas moins de 12 hommes et 4 capitaines. On confirme: le *Simplon* restera sur son ponton.

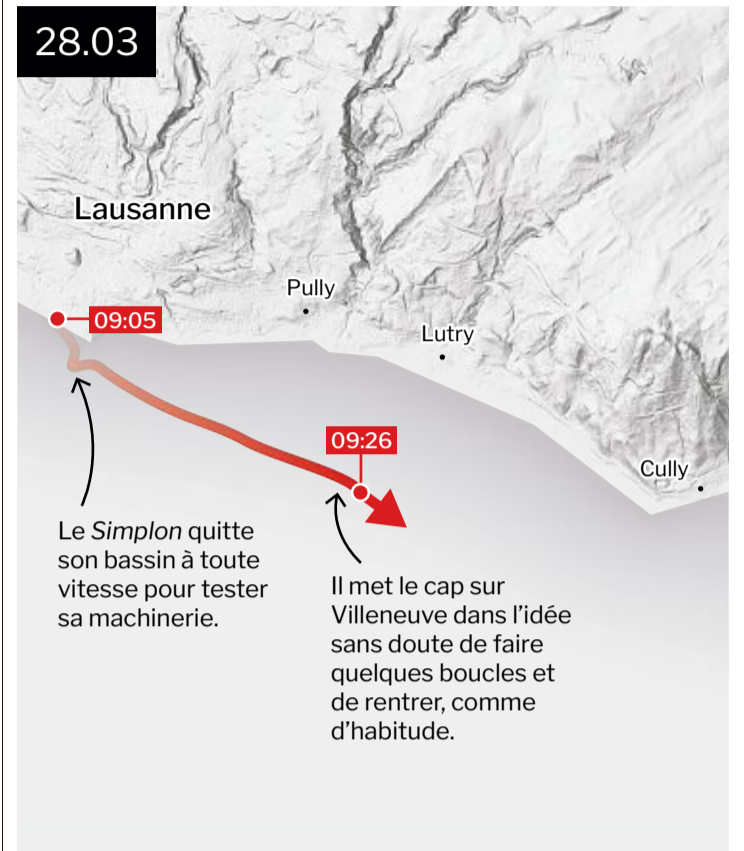
«Plusieurs capitaines ont insisté pour qu'on rapatrie malgré tout le bateau. Mais ils n'ont visiblement pas eu la possibilité, ou tout bonnement peut-être pas les capacités de s'imposer face à leur direction», soupire un proche du milieu.

La tempête a-t-elle été sous-estimée? Que diable s'est-il dit? Le rap-

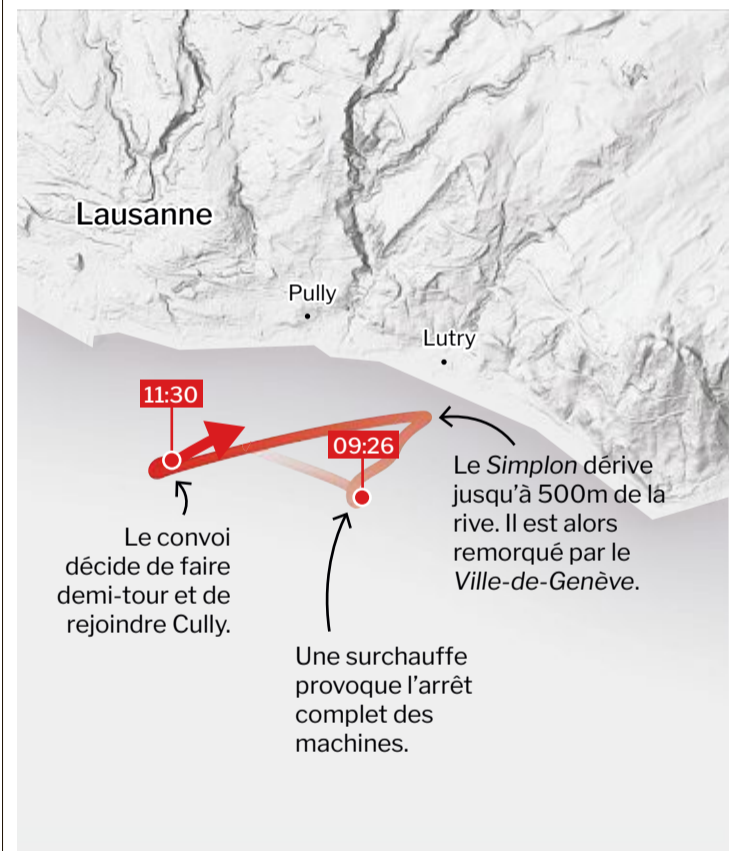
Suite en page 4

## Cartographie

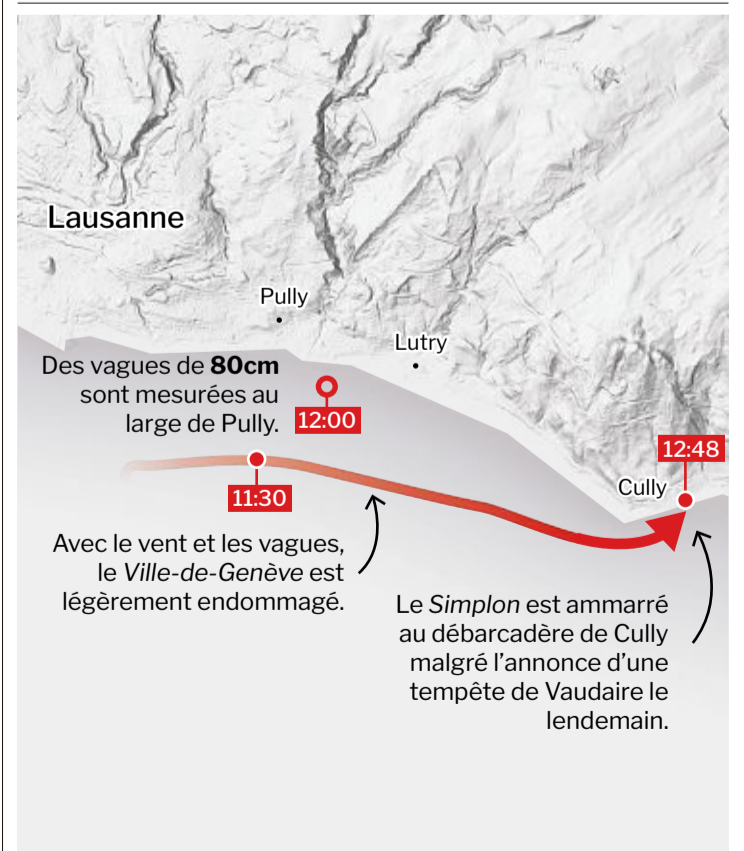
### 1 Le départ, l'essai raté



### 2 La dérive vers Lutry, le remorquage raté



### 3 Remorquage vers Cully et amarrage





## Chronologie d'un quasi naufrage

Suite de page 3

port d'enquête est muet sur ce point, laissant seulement quelques pistes: la crainte de générer des heures supplémentaires, ne pas empiéter sur le trafic horaire, ne pas prendre de risques, et accessoirement, pouvoir partir en week-end.

«Le gros problème c'est que depuis quelques années, cette compagnie réfléchit en fonctionnaire, et plus comme des marins», râle un ancien cadre.

«Avant, c'était une boîte à l'ancienne, enchaîne une figure des donateurs, ça ronronnait et tout le monde avait ses casseroles. Toute la nouvelle direction n'est pas à blâmer, mais elle ne connaît pas le lac. Ou pire, elle ne l'aime pas.»

### 4 «Bienvenue à la CGN»

C'est désormais autour de la compagnie que ça s'agite. Nicolas Borgognon, météorologue chez MétéoNews multiplie les appels et les posts sur les réseaux sociaux. En week-end, personne, officiellement, ne les remarque. La situation est pourtant «suicidaire», alarme-t-il. En désespoir de cause, il appelle à plusieurs reprises la hot-line de la CGN, qui ne répond pas. «Bienvenue à la CGN. Pour réserver un billet ou une croisière rendez-vous sur [www.cgn.ch](http://www.cgn.ch) (...)»

Maurice Decoppet, père de l'ABVL dégage également son téléphone. En vain.

**Judi 16h.** Le vent d'ouest qui avait empêché le retour du *Simplon* se calme enfin. Une heure plus tard, celui venant de la vallée du Rhône prend le relais. Doucement. Tout doucement. Le calme avant la tempête.

Qui savait quoi? À nouveau, le rapport d'enquête ne précise pas qui a consulté les données météo et quand. Il précise seulement que les informations étaient disponibles. Et que tant A\* que F\* ont été avertis jeudi des alertes.

«Si on fait confiance à son matériel, on peut s'exposer à des conditions qui ne sont pas idéales, nuance un proche de l'enquête. Ils en ont vu d'autres ces bateaux. Mais là... Tout concordait, tous les indices étaient visibles. Les zones de pression, la période de l'année... c'est typique, ce qui provoque des tempêtes de vaudaire. On connaît les courants, on connaît le poids du bateau et sa prise au vent. Tout, jusqu'aux mouvements des vagues, tout pouvait être calculé.»

Il poursuit. «On peut admettre qu'il restait un doute, mercredi voire jeudi matin, sur jusqu'à quel point ce serait très intense ou sur l'heure exacte. Mais dans ces cas-là, on attend et on réévalue la situation. Tout le contraire de ce qui a été fait.»

**Judi 18h.** Le modèle météo COSMO - celui utilisé par MétéoSuisse - prévoit l'arrivée de la vaudaire pour vendredi midi, avec des pics à 88 km/h durant la nuit. Un modèle «conservateur et prudent», nous indique un expert.

Dans la soirée, MétéoSuisse émet un avis d'alerte de degré 3.

Mais depuis la veille, aucune nouvelle réunion n'est documentée dans le rapport. Il y a bien eu des échanges bilatéraux. Un capitaine qui se serait plaint auprès de A\*. Mais rien.

Dans la nuit, selon les riverains de Cully, le *Simplon* heurte déjà à plusieurs reprises les enrochements.

### Vendredi matin, première fenêtre

**8h15.** «On est mal», s'inquiète A\* dans un appel.

Mais au petit matin vendredi, le vent du sud-ouest tombe, à peine 6 km/h. Beaucoup plus bas que ce qui était prévu. C'est selon le rapport la dernière fenêtre possible



pour lancer l'opération de sauvetage du *Simplon*.

Quelle a été jusqu'ici l'implication réelle du directeur général, Pierre Imhof?

Celui-ci n'a pas voulu commenter le contenu du rapport, qui le montre faire beaucoup confiance à ses collaborateurs. Jeudi, il a appris la dérouté vers Cully et en a prévenu le syndic et la presse, parlant d'un retour le lendemain, alors que F\* et A\* avaient déjà décidé, seuls puis en conclave, de l'y laisser le week-end, le port étant «bien protégé des courants», dira Pierre Imhof à nos confrères du *Matin.ch*.

Oui, mais des courants latéraux. Pas des vents de la vallée du Rhône qui débouchent en ligne droite depuis le Bouveret.

### Une deuxième fenêtre

**11h00.** Selon la CGN il est trop tard pour aller rechercher le *Simplon*. Le vent a déjà augmenté et le dernier bulletin MétéoSuisse confirme l'arrivée imminente de la tempête. Mais dans les faits, la dégradation tarde. Le modèle Arôme - utilisé par MétéoFrance - prévoit, lui, l'arrivée du vent à 17h. Un ultime répit?

On n'en fera de toute manière rien. Dans la soirée, F\* et Pierre Imhof valident définitivement, en fin de matinée, l'amarrage du *Simplon*

durant tout le week-end, sans que F\* n'ait au préalable complété ses informations auprès de MétéoSuisse.

**17h00.** Déjà 56 km/h enregistrés à Corseaux.

**17h10.** 60 km/h.

Selon le modèle COSMO, le vent semble alors se déplacer sur Cully, «avec des rafales en moyenne à 80 km/h, une tempête comme on en voit que tous les dix ans», note un spécialiste.

La nuit d'horreur du *Simplon* peut commencer.

### 5 La nuit de tempête

Il est **17h05**. Sur place, un mécanicien signale qu'une amarre vient de casser. Deux capitaines se rendent sur place, A\* décide de rentrer de son week-end au Tessin. Le piquet d'exploitation bat le rappel du personnel.

Personne ne songe à prévenir le Canton du risque de pollution. Les secours sont, eux, prévenus à **18h30**. Enfin.

Trop tard? Le rapport ne le souligne pas explicitement. «Disons que ce n'est pas ce qui a été vu comme le plus causal de l'accident, note un proche de la compagnie. Ils auraient pu rajouter des amarres, des pneumatiques, oui et alors? Face à un

vent pareil, qu'est-ce que ça aurait changé? Que pouvaient-ils faire de plus?» Appeler à la rescousse des chalands de la Sagrave, nombre de navigateurs y ont pensé après coup. Les experts aussi, soulignant qu'ils étaient disponibles avec une motorisation suffisante pour ramener le *Simplon* à bon port jusqu'à vendredi **17h**. «Ils auraient servi à quoi? La CGN avait assez de bateaux, on a vu ce que ça a donné.»

Mais le vent augmente, augmente encore. Spontanément, du personnel se met à disposition pour un sauvetage. C'est dire si le lendemain, quand la compagnie dira que les moyens ont manqué, le message passera mal dans les équipages.

### L'agonie de la tôle

**20h19.** Message de A\*: «Grosse casse sur le *Simplon*», dont la coupée - la partie du pont en aplomb de la coque - s'enfonçait inexorablement dans le ponton. Selon les calculs de la commission d'experts, la force des coups sur le vapeur centenaire va dépasser les 8 tonnes. Un mécanicien et le directeur technique décident de vider la chaudière. Ce dernier, un ancien d'Holcim, appelle la cimenterie pour récupérer des pneus - elle en dispose des tonnes en réserve pour alimenter ses fours. La multinationale ne répond pas. Les pompiers se rabattent sur les garages de la région.

**21h00.** Le *Lavaux* tente une nouvelle fois de tirer le bâtiment vers le large, pour limiter l'effet du vent qui augmente de plus en plus les mouvements d'oscillation.

**21h10.** Cette fois ça y est, il tape bien et de manière répétée contre les enrochements. Lui, sa tôle vieille d'un siècle et son safran flamboyant neuf.

**22h00.** La poupe est projetée sur l'enrochement du quai de Cully. Le côté tribord va commencer à taper, taper, et taper encore, lançant dans le paisible bourg de Lavaux un mélange de bruits sourds et de grincement, celui d'une tôle centenaire,

de l'acier mince d'à peine 10 mm, qui se bat pour ne pas rendre l'âme.

Deux voies d'eau à la proue. Contrairement à ce que dira la CGN au lendemain de la crise, la situation est grave, vraiment. Du quai, on entend les pompiers s'agiter dans tous les sens, depuis le Major Davel reconverti en centre de crise et ravitaillé en pizzas. «Le but, c'est d'éviter qu'il coule.» Deux pompes fonctionnent en continu, maintiennent le *Simplon* à flot, depuis des sabords de fortune sciés dans le parquet du début du siècle.

Minuit.

**1h00 samedi matin.** La fissure de la voie d'eau s'aggrave. On appelle un camion-citerne pour vider les cuves à mazout. Mais impossible vu les vagues. Et finalement tant mieux: les 4000 litres restants, soit un tiers du réservoir environ, stabilisent le bateau pour son retour. S'il y en a un.

**1h50** du matin. Arrivée de nouvelles pompes. Une modeste tractopelle tente de rajouter des pneus entre la proue et les rochers sur lesquels les chocs sont de plus en plus violents. Le vent est paradoxalement chaud. L'eau des vagues mouille jusqu'aux tentes du Cully Jazz, pourtant loin du quai.

Les vagues? La station de l'UNIL et de l'EPFL à Pully enregistre un pic à 1,03 m, en bordure de tempête. Imaginez au centre, à Cully. **2h00.** Nouvelle fissure, à l'avant, mais au-dessus de la ligne de flottaison. Les pompiers commandent une dizaine de pompes. Partout, des employés de la CGN à bord ou sur les quais, s'efforçant de garder leur flegme. Une nuit épique pour les secours et les équipages, dont beaucoup se porteront volontaires.

A-t-on failli perdre le *Simplon*? Les spécialistes sont divisés. «À partir du moment où le dispositif de crise était en place, le risque était maîtrisé, note un des intervenants. Le plus grand danger étant une explosion de la chaudière,

pressurisée à 10 bars...» Elle sera vidée dans la soirée, dit-on par les machinistes dépêchés sur place, qui ont pris l'initiative.

«Disons qu'on a eu de la chance, nuance un connaisseur du bateau. Ils sont conçus pour rester à flot avec un ou deux compartiments inondés. Mais qu'est-ce qui se serait passé si une autre paroi avait été touchée? Si une troisième voie d'eau était apparue?»

À la radio, on hésite à évacuer les marins qui sont restés à bord. «Pour éviter d'avoir des blessés en plus.»

**4h00.** Un nouveau rivet saute, la salle des machines a une deuxième voie d'eau. «Le compartiment devient rouge», note la CGN. Au total, l'eau atteindra un niveau de 40 cm au fond de cale.

**6h15.** Ça y est, les voies d'eau sont sous contrôle.

### 6 Le retour, enfin

À petit matin, des soudeurs sont toujours à l'œuvre pour colmater les brèches. La météo n'est pas plus clémente que la veille, avec une alerte au foehn toujours valable jusqu'à dimanche, mais cette fois-ci la CGN n'hésite plus à organiser le rapatriement du *Simplon* à Ouchy, dans l'idée de le mettre rapidement sur un dock flottant. Il faudra en réalité attendre plusieurs semaines pour y parvenir.

Les pompiers découpent les pieux du ponton, encastrés dans ce qui restait de la coupée tribord du *Simplon*. Un peu plus, et les éléments de métal et de béton auraient atteint la coque même.

**10h00.** Lentement, le *Simplon* est poussé vers le large par une petite barque et un pousseur d'Orlati, amarré au *Léman*. Avec A\*, le premier capitaine à la manœuvre. Le convoi parvient à Ouchy à 12h. Des plongeurs y colmatent rapidement les brèches à la résine.

### La vaudaire, c'est quoi?

C'est l'un des vents dominants du Léman que les navigateurs connaissent bien. Littéralement «vent de la vallée», il y en a plusieurs, qui débouchent de l'aval de Martigny, prennent de la force dans l'entonnai des vallées et atteignent parfois jusqu'à Lausanne et Morges. Il y a la vaudaire d'orage, quand, en été, un orage en Savoie atteint la vallée du Rhône et se refroidit. Se forme alors un coup de vent, aussi

fort que bref et humide. Et une vaudaire de foehn, quand un fort courant méridional franchit les Alpes et perd son humidité au passage. Le vent chaud descend alors dans les vallées et se précipite via le cours du Rhône sur un Léman qui est alors souvent en baisse de pression. Sèche, chaude, en rafale, la vaudaire peut alors être ravageuse. On la rencontre jusqu'en mai.



## Catastrophe

La nuit de vendredi à samedi s'annonce longue et très difficile en raison de conditions dantesques mais en bonne partie annoncées. Chaudière vidée mais lumières encore allumées, le «Simplon» est projeté sur les roches par la vaudaire. D'abord, les piliers butent contre le vaporeur du début du siècle. Puis, avec la hausse des vagues qui atteignent un mètre, ils s'encastrant par le bas dans la passerelle tribord. Samedi matin, les pompiers devront dégager peu à peu le bateau, avant l'arrivée d'une nouvelle tempête. Le navire sera finalement remorqué, avec peine, jusqu'à Ouchy.

ODILE MEYLAN



«Toute la nouvelle direction n'est pas à blâmer, mais elle ne connaît pas le lac. Ou pire, elle ne l'aime pas.»

### Une figure des donateurs

Dans sa communication, la CGN s'emmêle toujours les pineaux. Dans nos colonnes, Pierre Imhof assure qu'une pesée des risques a eu lieu, sur consultation de MétéoSuisse.

«C'est un des soucis de cette compagnie, relève un passionné du lac. Dans la plupart des grosses entreprises, dans les grandes manifestations en plein air, il y a une stratégie de gestion du risque: on sait quand on annule et pourquoi. Pas à la CGN.»

Plus tard, le conseil d'administration nuancera. «La CGN fait face 365 jours par an à la météo, exploite ses lignes et doit composer avec des météos bien plus complexes et ça se passe bien, ce n'était pas ça le problème», assène Marc-Olivier Buffat.

Depuis, chaque sortie d'essai d'un bateau est sous-pesée et évaluée sur un briefing à bord et sur un formulaire.

### Catastrophe annoncée?

Les problèmes de fond ont rapidement été pointés du doigt par le rapport d'enquête: défaillance des communications, absence de formation de gestion de crise commune, situation qui n'a pas été saisie par la direction, «improvisation tout au long du processus», peur des heures supplémentaires, d'affecter les lignes régulières, pression du week-end pascal... une série d'erreurs avec l'échec de tous les verrous de sécurité en somme.

Résultat? «Des gens sont restés à quai durant le reste de la saison. Le Simplon n'est pas seulement un bijou Belle Époque auquel les gens tiennent, c'est l'une des plus grandes capacités de la compagnie», répète un habitué des quais de Bellerive.

Président du conseil d'administration, Benoît Gaillard répète que le bilan, en soi, reste au final assez bon voire très bon. «C'était une saison particulière, mais notre réorganisation a permis de maintenir pratiquement toutes les

courses et donc d'atteindre une bonne fréquentation.» Le *Montreux* et l'*Italie* ont remplacé dès le mois de mai les courses du *Simplon*. Selon les chiffres de la CGN, des baisses sont visibles en juin et en fin de saison, surtout en raison d'un temps maussade, ce qui n'empêche pas une fréquentation touristique de 715'581 passagers sur 2024, soit mieux que les années pré-pandémiques.

La suite? L'OFT a exigé l'installation de cloisons étanches pour éviter que l'eau puisse à nouveau se répandre dans les cales.

La CGN a dans tous les cas définitivement opté pour une rénovation complète, alors qu'officiellement la question restait ouverte depuis des années, et ce jusqu'à cet automne. Le début d'un chantier de plusieurs années.

Qui va payer? En théorie les rénovations centenaires sont financées par un consortium de fonds privés et publics, les bateaux étant considérés comme des monuments historiques.

Les assurances vont-elles réellement accepter les dommages liés à l'accident? Ni la CGN ni son assurance, celle de la faïtière des compagnies lacustres de Suisse qui avait pourtant lancé ses propres investigations, n'ont répondu à nos questions: «Les dossiers sont en traitement.»

A\* a été rappelé à ses obligations. B\* a eu droit à «un entretien serré», F\* quitte la CGN «d'un com-

mun accord», le directeur général reste pour faire la transition - il avait déjà annoncé son départ à la retraite prochaine.

### Plus de la moitié de la coque est à changer

Analysé, «scanné» par des plongeurs, le *Simplon* a révélé selon la CGN une coque en mauvais état. Plus qu'imaginé, et ce, indépendamment de son quasi-nauffrage et des effets de torsions dont a souffert le bateau. Le fait, a-t-on murmuré autour de la compagnie, de la qualité inférieure de sa construction durant les années difficiles de la première guerre. Faux: son acier date d'avant le conflit. Par contre il est vrai que ses tôles sont en totalité ou presque d'origine, contrairement à d'autres vapeurs historiques dont la coque a parfois été largement remplacée.

Sur les 797m<sup>2</sup> de coque, la CGN estime que 56% des tôles présentent une usure rendant leur remplacement nécessaire. Ce à quoi s'ajoutent 58m<sup>2</sup> de coque encore saine, mais endommagée à Cully.

Outre le quasi-nauffrage, le défi de la rénovation du *Simplon* révèle les failles du système.

«Dans toutes les compagnies de transports, les trains ou les bateaux figurent au bilan de la société: ce sont des actifs, dont l'amortissement montre leur perte de valeur année par année, ce qui permet de planifier les grands travaux. Pas à la CGN. Les bateaux figurent au bilan pour 1 franc symbolique», s'inquiète une figure du milieu. «Cela conduit à un sous-investissement dans la flotte historique: elle est entretenue, attention, mais les grandes rénovations dépendent toujours d'opérations ponctuelles avec un montage financier et un timing ad hoc.»

Résultat: la CGN «pousse» ses vapeurs le plus longtemps possible. C'est le cas du *Simplon*. La rénovation du navire, réparé après l'explo-

sion de sa machinerie en 2003 - quatre blessés dans la rade - n'était plus sur la liste des priorités.

CGN et ABVL étaient notoirement divisés sur le futur grand chantier de la flotte du Léman: restaurer complètement le *Simplon* - estimée à 25 millions - ou remotoriser l'*Helvétie*, à quai depuis 2002, ses cylindres au rebut au musée. Attendu de longue date, ce projet vise à redonner au lac un bateau sans émissions de CO<sub>2</sub> et à la compagnie un gros-porteur.

Désormais, c'est le *Simplon* qui a la priorité absolue. Pour redorer le blason de la compagnie et pour lui redonner un maillon essentiel de sa flotte qui fait face à une demande de plus en plus accrue. Tirailée entre trafic frontalier et sa flotte historique, elle sait qu'elle devra faire des choix.

«D'ici-là et le retour du *Simplon*, pour assurer l'horaire, il faudra fonctionner sans réserve, à flux tendu», prévient un proche du dossier.

Un des ingrédients qui a bien failli couler le *Simplon*.

\* Noms connus de la rédaction

24 heures.ch

Scanner le code QR



Retrouvez notre reconstitution animée en ligne

## Cartographie

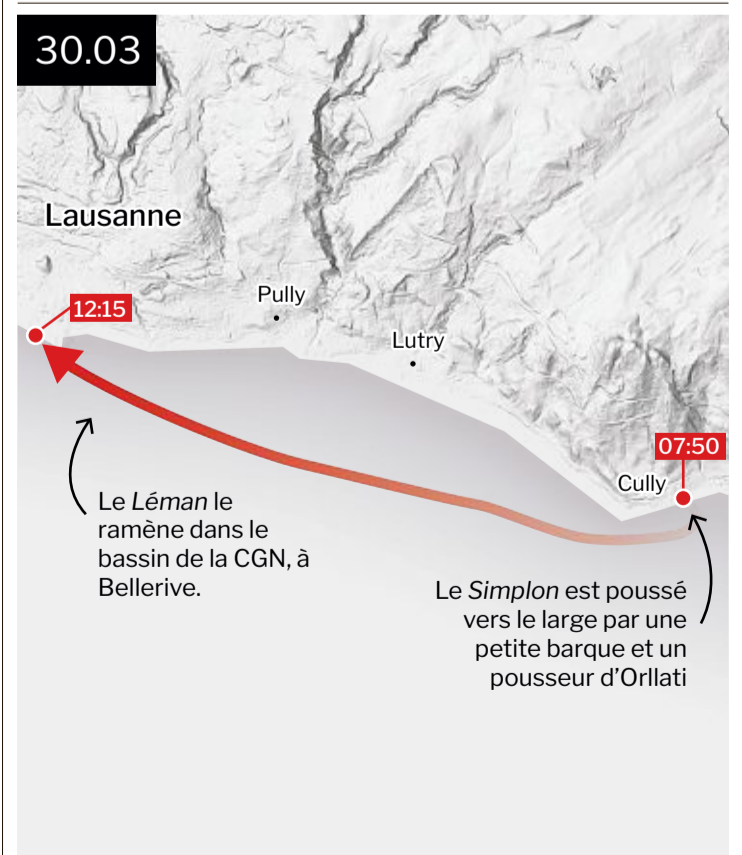
### 4 «Bienvenue à la CGN»



### 5 La nuit de tempête



### 6 Le retour, enfin





# Et s'il s'agissait d'une responsabilité collective?

**Erwan  
Le Bec**

Rubrique  
Vaud & Régions



Passer plusieurs mois focalisé sur un seul dossier, le scruter méticuleusement sous toutes les coutures, tester ses hypothèses, tout changer après un coup de fil, reprendre. Dans certains cas, c'est le signe d'une pathologie et d'un suivi clinique. Dans notre métier, c'est heureusement plutôt valorisé.

C'est surtout une façon de s'extraire du débat passionnel, intense, violent, qui avait secoué les pontons et les réseaux sociaux au printemps dernier, quand le *Simplon* avait failli s'éventrer sur les rochers de Cully. À la vaudaire avait succédé une tempête de haine difficilement compréhensible. On excusera seulement certains amoureux de la flotte Belle Époque, pour qui ce bateau est un membre de la famille à part entière.

Le décryptage, minute par minute, du plus inquiétant accident lacustre de ces dernières années montre à quel point la chasse immédiate aux coupables est souvent vaine. Les édiles PLR et PS placés par leurs partis au conseil d'administration ont-ils précipité le *Simplon* face à la tempête? Non. Le directeur général a-t-il piloté directement le naufrage? De loin pas, et c'est bien ce qu'on lui reproche. La direction opérationnelle alors? L'un d'eux, pourtant expert en transports publics, a ignoré les avertissements de ses collaborateurs. Un autre, premier technicien, a au contraire contribué avec quelques

matelots à sauver le vapeur, cette triste nuit de Vendredi-Saint. Un peu tard. Et que dire des capitaines, ces figures du lac sans doute plus connues et respectées que n'importe quel conseiller d'État?

Loin d'être brillants là aussi. Le contrôle sécuritaire, administratif, cantonal, parlementaire?

Il est encore trop tôt pour dire si la CGN sortira sans casse de la crise du *Simplon*: des doutes subsistent sur la répartition des coûts, sur la gestion de la restauration complète du vapeur et sur l'avenir d'une compagnie en situation de monopole absolu mais tirillée entre trafic frontalier moderne et tourisme sur roue à aubes.

---

«Il est encore trop tôt pour dire si la CGN sortira sans casse de la crise du «Simplon.»

---

L'accident aura par contre mis en exergue l'incroyable dilution du pilotage de ces grandes dames du Léman, jusqu'à faire oublier qu'elles sont centaines, des morceaux d'histoire de mécanique, de transport et de la passion du peuple du lac. On en a classé aux monuments historiques pour moins que ça. Parce que cette flotte fait intégralement partie de notre héritage, au même titre que la cathédrale, Chillon ou d'autres. Il ne faut pas attendre qu'une autorité ou qu'une entreprise fasse défaut pour se rappeler à quel point le patrimoine est un bien et une responsabilité collective. **Pages 2 à 5**