

Les premiers vapeurs

Lorsqu'il parvint à sa retraite d'ancien directeur de la CGN, notre collègue de la section d'Ouchy, Edouard Meystre, décédé depuis bien quelques années, écrit un bouquin magistral sur les vapeurs lémaniques. Je me permets de lui emprunter l'histoire du début du transport de personnes sur le Léman.

Malgré toute l'intelligence et la clairvoyance dont ils ont toujours fait preuve, ce ne sont pas des Lémaniques qui se sont investis les premiers dans cette navigation, mais bien un diplomate anglais, Edouard Church, qui lance le 28 mai 1823 le "Guillaume Tell", d'une longueur de 23 mètres pour une largeur de 4 m. 60, doté d'une puissance de 12 CV nominaux. Lors de la construction de cette unité, il avait même pensé aux ventres de ses clients, puisqu'il avait fait aménager un petit restaurant sous le pont: dame, il fallait compter 6 heures de navigation pour aller de Genève à Lausanne.

Au vu du succès rencontré et des bénéfiques emmagasinés, ça commence à mousser ferme sur les rivages et c'est ainsi qu'un groupe financier genevois lance le "Winkelried", le 14 juillet 1824, plus grand et plus performant que son concurrent. Renommés pour la rapidité de leurs réactions (même s'il n'y a pas le feu au lac), les Vaudois se bougent pour avoir une part du gâteau, et c'est ainsi qu'ils lancent le "Léman", le 15 juillet 1826, nettement plus grand et plus fort que ses prédécesseurs, puisqu'il peut transporter jusqu'à 500 personnes.

Devant le danger et au lieu de se tirer la bourre, les propriétaires de "Guillaume Tell" et du "Winkelried" s'unissent, ce qui leur permet d'abaisser leurs prix et de contrer le succès du "Léman". De plus, ils font mettre en chantier une nouvelle unité, l'"Aigle", de même capacité que le "Léman", mais le dépassant par la force de ses machines. Il est lancé le 25 juin 1837.

Ces 4 vapeurs sillonnant le Léman titillent d'autres financiers qui décident la construction de l'"Helvétie", puissant, rapide et moderne, qui est lancé le 27 mai 1841. Ce rude concurrent va obliger les deux autres sociétés à fusionner et à faire construire d'autres vapeurs, le premier "Guillaume Tell" ayant été démoli en 1836 déjà, alors que le "Winkelried" passe à la trappe en 1842.

C'est alors carrément devenu la guerre autour d'un marché juteux que renforce encore l'extraordinaire développement touristique lémanique. C'est un chasse-croisé de nouvelles sociétés de navigation et de nouveaux vapeurs de tous crins. D'une société à l'autre, on se flanque des dérouillées en abaissant les prix. Bref, ça devient une telle gabegie que les plus anciennes sociétés, celles qui ont été les précurseurs du transport de personnes sur le Léman, s'unissent pour créer la "COMPAGNIE GENERALE DE NAVIGATION", autorisée par les Autorités en date du 4 février 1873; et qui rachète petit à petit tous les autres vapeurs. Ainsi, la paix est revenue calmer les eaux lémaniques, permettant à la "CGN" d'entamer une période faste de 40 ans.

✠ J.-P. Cuendet, ancien Secrétaire général

Note de la rédaction: Jean-Pierre avait pris de l'avance, si bien que, pour le plaisir de tous, quelques "Coin à Coin-Coin" animeront encore nos prochains bulletins.