



# AQUANOSTRA

EST VAUDOIS

N° 3  
Printemps 2006

*Soutenir **AQUANOSTRA**,  
c'est s'engager à protéger  
la nature sans exclure  
l'homme, c'est répondre  
au développement durable  
dont les volets sociaux,  
économiques et  
touristiques sont aussi  
importants que l'aspect  
écologique*

## SOMMAIRE

*Navigation intérieure :  
Transporter tout en  
douceur !*

Pages 2 – 5

*La navigation de  
plaisance à vapeur  
sur le Léman*

Pages 4 – 5

*La navigation à voile :  
Une passion pour  
tous, petits et  
grands*

Pages 5 – 6

*Un lien de famille  
méconnu dans la  
dynastie des Rivas*

Page 6

*La CGN*

Page 7

*Un dispositif suisse  
faisant œuvre de  
pionnier*

Page 8

### **AQUANOSTRA**

Est vaudois  
case postale 99  
1865 Les Diablerets  
www.aquanostra.ch



## Le retour aux sources

### EDITORIAL

Par  
**Pierre-Alain KARLEN**  
*Président Aquanostra Est-vaudois*

Par définition et surtout historiquement, notre association s'est profilée dans un domaine bien précis, à savoir, la défense des lacs et des cours d'eau, mais en attachant la plus grande importance à une protection équilibrée de la nature, du paysage et des sites intégrant les activités humaines qui s'y déploient en termes de loisirs et de détente ou s'y exercent de manière professionnelle. Dans cette édition consacrée avant tout à la navigation,

nous avons uni nos efforts avec la section Aquanostra ouest vaudois pour participer à la sauvegarde de la plus importante flotte « Belle

*Participez à notre  
« Action 2006 » qui  
consiste en une  
récolte de fonds afin  
de sauvegarder la  
flotte « Belle  
Epoque » de la  
CGN !*

Epoque » du monde. Cette opération nous apparaît essentiel en regard du patrimoine historique que représentent ces fières unités

de la *Compagnie générale de navigation (CGN)*, témoins de l'activité nautique et touristique qui se déroule depuis plus d'un siècle sur le Lac Léman. Notre « *Action 2006* » consiste en une récolte de fonds qui sera entièrement reversée à la CGN pour la restauration de cette flotte historique.

### *Tirage au sort*

Tous les donateurs et les membres d'Aquanostra participeront à un tirage au sort de bons journaliers (valables durant la saison 2007) pour des voyages en

*Suite en page 2 →*

# Navigation intérieure :

## Transporter tout en douceur !

Par

Jean-Didier BAUER

Président d'honneur de  
l'Association suisse pour la  
navigation intérieure

**Dans un monde toujours plus bruyant et pressé, il devient difficile de faire entendre la voix de la raison. La navigation intérieure fait peu parler d'elle.**

Silencieuse, économe en énergie, elle ne pollue pratiquement pas. Ses accidents sont rares. Peu spectaculaires, ils ne causent presque jamais de morts. La navigation n'est donc pas intéressante pour les médias. Cette extrême discrétion fait croire aux politiciens que ce moyen de transport doit forcément être une relique du passé ! A proximité des ports maritimes, ce jugement se transforme et la soi-disant relique du passé devient le principal partenaire d'une logistique efficace.

### **Une politique fondée sur l'ignorance**

A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le développement de grandes liaisons ferroviaires, le percement hardi de tunnels à travers les Alpes, ainsi que les remarquables innovations en matière de d'énergie électrique, ont fait passer la Suisse d'une agriculture relativement misérable à une compétence industrielle élevée.

Les idées évoluant lentement, les autorités fédérales voient encore dans le rail le sauveur de la patrie. Aujourd'hui, elles espèrent rééditer les hauts faits du passé en perçant des tunnels plus



← Péniche porte-conteneurs

coûteux. Elles oublient que c'est l'innovation technologique qui a été la raison des succès du siècle passé, et pas simplement la présence du chemin de fer électrique !

En cinquante ans, la route a conquis 90 % du transport de marchandises. Du fait des nuisances qu'elle entraîne, nos dirigeants insistent sur la promotion du rail qui semble rapide et négligent la navigation qui serait lente. Or, si la route détient une aussi large part du marché, c'est parce qu'elle offre un service deux fois plus rapide et trois fois moins cher que celui du rail.

On ignore généralement qu'en Europe, la vitesse commerciale moyenne du chemin de fer est de 17 km/h. et qu'en Suisse, elle est inférieure à 10 km/h. Or, la vitesse commerciale de la navigation fluviale se situe entre 10 et 15 km/h.

Il ne s'agit pas de prôner ici un moyen de transport et d'ignorer les autres, au travers d'une simplification digne du Département fédéral du rail. Il s'agit de prendre en compte le fait que l'avenir sera

multimodal. Nous avons besoin du rail, de la route et de la navigation fluviale. Chacun a des caractéristiques qui le rendent indispensable à l'efficacité d'un ensemble.

### **Transporter sans polluer**

Un des principaux défis des années à venir sera d'assurer le transport des marchandises dans le respect de l'environnement et également de faire face à un taux de croissance important. A moins de consentir à un gaspillage criminel de nos ressources, il ne sera pas possible de se limiter à l'utilisation de la route et du rail.

Dans un petit pays, il sera crucial de tenir compte de l'emprise des voies de communication sur la nature. Premier avantage de la navigation, elle utilise 90 fois moins de terrain que la route et 70 fois moins que le rail. Une péniche évite au minimum 80 poids lourds. Pour une même charge, la péniche utilise la moitié de l'énergie consommée par le

→ Suite de la page 1

1<sup>ère</sup> classe sur une unité de la CGN. Le nombre de ces bons n'est pas limité et, chaque fois que nous aurons atteint un nouveau seuil de CHF 2'000.- nous ajouterons un bon journalier pour la dotation de ce tirage au sort.

**Nous vous remercions par avance de participer à cette action.**

Nous voulons profiter de l'occasion pour réitérer notre credo qui consiste à redonner sa place à l'homme dans la nature sans dérive écologique intégriste tout en occupant le terrain, respectivement les plans d'eau, de manière critique et constructive. Il s'agit ainsi d'offrir une alternative sensée et non populiste aux amis de la nature qui ne souhaitent pas céder aux sirènes des organisations fondamentalistes.

Pour en savoir plus  
[www.navigationsinterieure.ch](http://www.navigationsinterieure.ch)

Péniche-hôtel →



rail et cinq fois moins de carburant que le camion. La pollution de l'air en est réduite d'autant.

Le facteur économique est souvent négligé. Mais comment nos entreprises survivront-elles, si les conditions de transport ne sont pas compétitives ? Nos activités ne s'orientent pas autant vers le tertiaire qu'on le pense. Il suffit de regarder les chiffres de notre commerce extérieur. Ils sont en augmentation, avec plus d'un million de tonnes par an. Pour le transport d'une tonne sur un kilomètre, le transport fluvial ne coûte que 4 centimes. Par la route il coûte 20 centimes et par le rail 40 centimes. Si la navigation fluviale avait été développée à temps sur le Haut Rhin et sur l'Aar, le coût des carburants serait inférieur de 6 centimes par litre pour les régions de Berne, Fribourg, Neuchâtel et du Nord-Vaudois.

Comment se fait-il que personne ne chiffre une telle économie ?

Il convient aussi de rappeler que le ferroutage n'est pas une alternative intelligente. Pour une tonne de poids mort, le rail achemine deux tonnes de marchandises. Le ferroutage ramène la charge utile à 500 kgs, une perte de 75 %. Le système dit de la "chaussée roulante" fait passer cette charge à 200 kgs ! Cette solution très coûteuse en énergie ne devrait être utilisée que sur de courts trajets alpins.

Pour comparer, avec une tonne de poids mort, la péniche emporte six tonnes

de charge utile !

### *Quelles voies navigables ?*

Il s'agit pour nous de relier l'intérieur du pays au réseau européen au grand gabarit. Un premier et très petit pas consiste à construire les quelques écluses nécessaires pour que la navigation rhénane arrive à l'embouchure de l'Aar. Les études sont faites depuis longtemps et le coût réactualisé est de 330 millions.

Cette somme représente moins de 1 % des nouvelles traversées alpines. Avec 3 millions de tonnes annuelles prévues, l'économie en frais de transport sera de 18 millions de francs. Mais surtout, la réalisation de ce tracé éviterait le passage de **500 poids lourds par jour** entre Bâle et Zurich. Et pourtant, rien ne se passe, vraiment, on croit rêver !

Les ports de Bâle, craignant une baisse de leur chiffre d'affaires étaient initialement opposés à ce projet. Aujourd'hui, avec un manque de place qui pose des problèmes, en matière de conteneurs notamment, les Bâlois sont prêts à faire les investissements nécessaires pour aménager le port de Full, sur l'Aar en zone industrielle déjà reliée au rail et à la route.

La deuxième étape consiste à poursuivre les travaux entrepris il y a cinquante ans avec la 2<sup>ème</sup> Correction des Eaux du Jura et de réaliser la liaison entre Soleure et Bienne

et allonger l'écluse de Nidau aux 110 mètres du gabarit de classe IV. Les coûts atteindraient à quatre milliards de francs.

Cette réalisation est placée devant un obstacle majeur, les inévitables oppositions écologiques. Alors que cette voie d'eau éviterait le passage de **3 camions par minute** entre Bâle et Bienne, la majorité des Verts s'oppose à la navigation, le moyen de transport le plus écologique. Une étude récente montre que le tonnage probable de cette voie d'eau atteindrait 8,6 millions de tonnes et permettrait une économie annuelle de 302 millions.

Mais ces chiffres ne sont pas justes, parce qu'ils sont ceux de l'actualité ! En effet, si par le miracle d'une célérité politique exceptionnelle, une décision favorable était prise d'ici deux ou ans, la voie navigable Bâle-Yverdon ne serait pas mise en service avant 2040. Des prévisions prudentes d'augmentation de trafic indiquent que ce seraient alors 700.000 camions qui devront transiter le long de l'Aar, soit **un poids lourd toute les 10 secondes !**

### *Projets d'aménagement suivants*

Les étapes suivantes de nos liaisons fluviales prévoient encore trois objets. L'aménagement du Rhône entre Genève et Lyon a été entièrement terminé. Il manque les écluses pour passer les barrages et surtout la volonté politique. Des discussions sont en cours pour ouvrir le passage à une navigation touristique entre Lyon et le lac du Bourget, mais avec des écluses d'un gabarit permettant d'exclure tout transport de



Pousseur fluvial

Suite en page 4 →

# La navigation de plaisance à vapeur sur le lac Léman

Par  
Pierre-Edgar CROCI  
Propriétaire du *Vulcania*

**Comme on le sait, le Léman, immense étendue d'eau douce en pleine Europe, a toujours incité ses riverains à en effectuer la traversée et à y naviguer avec toutes sortes d'embarcations.**

Sans nous appesantir sur les bateaux mus par la force humaine ou utilisant des voiles, nous arrivons à l'ère de la machine à vapeur. En effet, si le « Winkelried » arriva sur le Léman en 1824 pour le transport des passagers, il faut savoir qu'en 1836 déjà, la navigation de plaisance à vapeur faisait son apparition sous la forme d'un yacht privé baptisé « L'Echo » ; mesurant 19.50 m, d'une puissance de seulement 8 Chevaux, et construit aux Chantiers Normands du Havre. Le mouvement était amorcé : 51 autres vapeurs de plus de 10 m furent lancés par la suite ; ceci sans compter les canots ou chaloupes à vapeurs dont nous n'avons que peu de documents.



Le « *Vulcania* » avec son calliope (orgue à vapeur) fait visiblement la joie de ses hôtes, ici au chantier naval du Vieux-Rhône (2003)

De ces yachts anciens, nous avons retenu le « *Dranse I* » lancé en 1894 pour un grand industriel français, propriétaire du Domaine de Ripaille. Cet unité fut construite par la firme Escher Wiss à Zurich : il mesurait 31m et avait une machine verticale à triple expansion de 300 CV. Il pouvait naviguer à 28 km/h. Quant à la Baronne Adolphe de Rothschild de Genève, qui adorait la navigation, elle fit construire son premier bateau en Angleterre chez Thornycroft : « *Le Gitana I* »

de 27.45 m et 90 CV en 1876. Puis « *Gitana II* » en 1898, construit au Havre. Il mesurait 37 m avec 1500 CV, il pouvait atteindre 48 km/h. C'était l'époque d'une course folle entre certains propriétaires fortunés pour gagner le « *Ruban Bleu* » : course de vitesse entre les vapeurs, comme en mer ! De nos jours, seuls deux de ces magnifiques unités subsistent encore sur le Léman : Le « *Walkyrie* », lancé en 1882 et le « *Peccadie* » de 1897. Ces deux survivants naviguent encore, malheureusement plus à la vapeur. Mais les bateaux à vapeur privés n'ont pas disparu, car depuis 1981, un panache, puis deux, puis trois sont réapparus sur le Léman. Le premier mis à l'eau : le « *Vulcania* » (photo) navigue depuis 1981 à Villeneuve. Yacht construit en partie par son propriétaire, il a une coque en acier de 11.40 m et chauffe au bois ou charbon à 12 bars avec une machine 2 cylindres de 1906 Escher Wyss de 20 CV. Sa vitesse est de maximum 13 km/h. Il navigue toute l'année. Depuis 2003, il est équipé pour les



« *L'Etoile arcture* » vogue au large du Château de Chillon, pour le plus grand plaisir de ses passagers (2005)

→ Suite de la page 3

marchandises ! Dans ce contexte, les promesses du Conseil fédéral d'ouvrir des discussions avec la France au sujet de cette liaison et de son financement, ont été soigneusement enterrées par MM. Ogi et consorts.

La traversée du canton de Vaud ne se justifiera pas avant que l'un ou l'autre des tronçons nord ou sud soient réalisés. Divers intérêts pour la liaison Yverdon-Chavornay s'étaient manifestés. La construction d'un centre intercantonal d'incinération des ordures impliquait l'existence d'un transporteur économique sur les lacs jurassiens, projet lié à l'aménagement d'un canal d'évacuation des eaux de la plaine de l'Orbe.

Enfin, le souhait du Conseil fédéral de disposer d'une deuxième porte vers la mer pourrait être réalisé sans son intervention. L'aménagement du Pô, terminé jusqu'à Crémone, avance dans la plus grande discrétion. Une décision récente prévoit la remise en service de canaux entre Milan et le lac Majeur, à des fins touristiques d'abord. La reconstruction d'une écluse est en cours. Avec la mise en service d'un centre multimodal à Novare, lié au tunnel du Simplon, la volonté d'associer la navigation à l'offre de transport en Lombardie se précise. Les Tessinois font preuve de vision prospective dans le cadre des organisations de coopération transfrontalière. Leurs autorités voient pour le canton et pour Locarno une chance d'ouverture.

### **Pourquoi attendre la catastrophe ?**

Puisque nos élus décident de ne rien décider, faut-il attendre une catastrophe économique et l'embouteillage complet de nos artères, pour qu'une vision plus saine des réalités apparaisse ? Ou faut-il que des générations plus avisées parviennent au pouvoir ? Quoi qu'il en soit, alors que les problèmes énergétiques se posent avec une acuité croissante, il n'est pas acceptable que nos autorités continuent à faire preuve d'une telle insouciance et négligent les économies facilement réalisables avec la navigation fluviale.

Une réflexion intelligente devrait conduire à la redéfinition de l'aménagement de l'Aar et à une meilleure utilisation de l'énergie hydraulique. La reconstruction d'Augst, en 1992, a permis de doubler la production électrique. La conception des usines de l'Aar est vieille de près d'un siècle. Des améliorations considérables sont donc possibles.

Le canal serait à l'origine d'un vaste projet de réflexion énergétique dont la navigation serait un sous-produit. Alors que la consommation d'électricité ne cesse d'augmenter, alors que les énergies renouvelables sont dans l'enfance et que des questions graves se posent au sujet du nucléaire, pourquoi ne pas commencer par ce qui est simple et peu coûteux, un aménagement hydroélectrique innovant de l'Aar.

Hélas, les projets innovants n'ont politiquement que peu chance et que les réalisations peu coûteuses n'en ont aucune.

fêtes et autres manifestations d'un « calliope » : orgue à vapeur, construit par son propriétaire, quasi unique en Europe ; selon le modèle des instruments similaires des bateaux du Mississippi...

Le deuxième est le « Lord Byron » de Genève, canot construit en Angleterre dans les années 1990. Coque en polyester de 6.40 m, machine Stuart 6 CV, chauffe au bois ou au charbon. Ne navigue plus ces dernières années.

Le troisième est « l'Etoile Arcture » (photo) de la Pichette (Vevey) : Launch construit en Angleterre en

1988. Coque en polyester et bois de 9 m, machine Langley 15 CV à 12 bars, 2 cylindres. Vitesse maximum 15 km/h. Lancé sur le Léman en 2001, il navigue toute la belle saison.

Alors si vous naviguez un week-end sur un des gros vapeurs à roues de la CGN, lorsque vous serez dans le Haut-lac, observez bien : peut-être aurez-vous le plaisir d'assister à la rencontre de nos petites unités, et aux saluts uniques que peuvent se transmettre les seuls bateaux munis de vrais sifflets à vapeur.

Pour conclure, il faut aussi savoir que 29 petits vapeurs de 4.50 m à 13 m, naviguent en Suisse et font partie de l'ASV (Association Suisse des Vapeurs). Ces bateaux naviguent sur tous les lacs du pays et se retrouvent lors de manifestations organisées chaque année en différents endroits.

Pour en savoir plus  
[www.vsd-asv.ch](http://www.vsd-asv.ch)

## *Navigation à voile :* **Une passion pour tous, petits et grands**

Par  
**Jean-Marc PASCHE**  
*Comité Aquanostra Ouest vaudois*

***La Suisse, pays  
montagneux bien calé  
au centre de l'Europe,  
est une nation qui  
compte l'un des taux de  
navigateurs parmi les  
plus élevés au monde.***

Ce qui, de prime abord, pourrait paraître paradoxal ; mais en y regardant de plus près, la présence de nombreux lacs, aux dimensions respectables, incite une grande partie de la population à pratiquer divers sports aquatiques, dont une pratique assidue de la voile. Les microclimats et les airs changeants (et souvent capricieux), qui soufflent de manière légère ou parfois plus musclée, sont une excellente école pour des marins d'eau douce qui acquièrent dans de telles conditions sensibilité et finesse, qualités indispensables pour faire



naviguer efficacement un voilier, qu'il soit dédié à la compétition ou plus simplement à la balade. De très renommés architectes navals ont dessiné (et dessinent toujours !) divers types d'embarcations, classées en séries d'importance nationale ou régionales. C'est ainsi que l'on peut citer, à titre d'exemple, le *Lacustre*, le *Hocco*, le *15 M. SNS* séries anciennes mais encore et toujours dynamiques aujourd'hui. Plus modernes, sont apparus dans les vingt dernières années, les *Toucan*, les *Lüthi*, et, tout récemment, les *catamarans F 35*,

véritables formules I du lac. Dans tout le pays, de petits chantiers navals, dirigés par des artisans très compétents, possédant expérience et savoir faire précieux, construisent avec une minutie toute helvétique de véritables bijoux de technologie... Ce sont donc des milliers d'adeptes, de tous âges (on peut commencer avant 7 ans à barrer un Optimist et naviguer jusqu'à largement plus de 77 ans, dixit Tintin !), qui assouvissent leur passion à la barre d'une modeste barque à voile ou à celle, plus prestigieuse, d'un racer de

*Suite en page 6 →*

# Un lien de famille méconnu dans la dynastie des Rivas

Par  
Marc-Daniel WACHTL  
Avocat à Genève

**Incarnation même du génie et de l'esthétisme absolu de son concepteur, Carlo Riva, l'Aquarama dans sa version la plus aboutie, l'Aquarama Spécial, est malgré l'âge de son dessin (1962) souvent considéré comme étant le runabout le plus réussi des productions de série.**

Ce canot à moteur marque un tournant dans la construction motonautique des années trente. En effet, il est parmi les premiers à avoir un compartiment moteur totalement fermé par un pontage relativement plat pour l'époque.

Qui pourrait imaginer que ces deux bateaux que tout – hormis le Lac Léman sur lequel ils naviguent – semble séparer sont cousins?

Remontons quelques générations en arrière et arrêtons-nous en 1852, au Nord-Est de Milan où le bisaïeul de Carlo Riva, Pietro Riva, construisait des *Comacine* (barques de pêches locales pour un à trois rameurs). Cette année-là,



Shaheen, un Riva Aquarama Spécial construit en 1976 à Sarnico

Pietro Riva épousa Lucrezia Taroni, fille d'une famille de constructeurs de bateaux de la région !

Au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle, Pietro Riva, déjà remarqué pour son extraordinaire talent, construisait surtout des embarcations à rames pour les pêcheurs locaux. Ce n'est que sous l'impulsion de son fils, Ernesto, que le chantier familial se lança dans la construction de canots à moteur. Puis, le petit-fils, Serafino, concentra la production sur les bateaux de loisirs à l'exclusion des canots professionnels. Et finalement, c'est l'arrière petit-fils, Carlo, qui rationalisera les méthodes de constructions du chantier en s'inspirant des méthodes de son grand concurrent

américain : Chris-Craft.

Hélas, les archives du chantier naval Taroni de Ouchy n'ont pas été aussi scrupuleuses que celle de la famille Riva et les informations manquent (ou ne sont pas parvenues aux oreilles de l'auteur). Il est néanmoins possible de trouver des traces du patronyme Taroni sur les rives des grands lacs du nord de l'Italie. Notre *Bilboquet* semble être le seul Taroni subsistant sur l'horizon lémanique mais d'autres créations de la *famiglia* ont été repérées dans les environs de Milan.

Le lien familial est établi ! Trois générations après les noces des familles Riva et Taroni, sur les rives du Lago Iseo, la lignée Riva construisait les différents modèles de runabouts qui firent sa légende et sur les rives du Lac Léman, la lignée Taroni construisait les siens. Ainsi naquirent deux cousins qui ne reconnurent leurs liens de sang qu'en ce début de saison lorsqu'ils partagèrent un amarrage en attendant que le soleil propice à la navigation les réchauffe.



Bilboquet, un Taroni construit en 1932 à Ouchy

→ Suite de la page 5

haute compétition. Les clubs nautiques sont nombreux et assument la formation des novices dans des écoles de voiles ou des plus avancés avec des cours divers et des entraînements sur l'eau. Ils organisent également nombres de compétitions et régates, dont une au moins est mondialement connue : le très célèbre Bol d'Or du Léman, plus grande compétition vélique en eau fermée.

Et, à force de faire des ronds dans l'eau, il arrive parfois que le marin d'eau douce éprouve l'irrésistible besoin de découvrir de plus vastes horizons. Alors, sans beaucoup hésiter, il migre vers des eaux plus salées et se lance à parcourir les océans. C'est ainsi que beaucoup de sportifs suisses de haut niveau régatent avec succès sur tous les plans d'eau du monde : parmi les plus connus, l'équipage d'Alinghi, le nom des Bourgnon, Ravussin, Wavre et tant d'autres encore. On peut ajouter encore l'importante cohorte des navigateurs, en croisière au long cours, qui bourlinguent dans le monde entier ; le Suisse aime les voyages, c'est connu. Vous qui lisez ces lignes, lorsque vous vous trouverez quelque part le long d'une côte océane, regardez bien dans les ports : très souvent vous verrez flotter un pavillon aux couleurs suisses sur un joli bateau, petit ou grand. Nos marins sont aussi les ambassadeurs d'un pays qui, à priori, n'avait rien d'une vocation maritime. Et pourtant c'est une belle réalité !

Pour en savoir plus  
[www.patrimoine-leman.ch](http://www.patrimoine-leman.ch)

# La Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman

**AQUA** OÙ L'ON SERT ?

AQUANOSTRA Est vaudois et Ouest vaudois s'engagent pour la sauvegarde et le développement de la flotte historique de la CGN :

**Participez au sauvetage de la plus belle flotte « Belle Epoque » du monde et gagnez une journée en 1<sup>ère</sup> classe sur l'unité CGN de votre choix !**

**→ Voir le flyer encarté**

Les sections AQUANOSTRA de l'Est et de l'Ouest vaudois

**AQUA** rêve-t-on ?

**Merci de bien vouloir vous acquitter de votre cotisation 2006 à l'aide du bulletin de versement ci-joint**

**Un merci tout particulier à celles et ceux qui l'ont déjà fait**

Par  
**Corinne MARTHINO**  
*Directrice commerciale de la CGN*

**Toute l'année, la Compagnie Générale de Navigation assure des croisières et traversées régulières sur le Léman.**

A la belle saison, la flotte de bateaux Belle Epoque et modernes dessert plus d'une trentaine de débarcadères aménagés sur les côtes vaudoises, genevoises, valaisannes et françaises. La CGN emploie environ 160 employés et couvre 400'000 kilomètres de navigation chaque année pour le plus grand plaisir de ses 1,5 million de passagers.

**130 ans de patrimoine touristique sur le Léman**

Depuis 1823, année du premier lancement d'un vapeur sur le Léman, le « Guillaume Tell », de nombreuses compagnies de navigation se sont succédées avant que la CGN ne soit créée en 1873.

Les trois missions principales de la CGN sont :

## **1. Le développement du transport public**

La CGN a récemment rénové le bateau-bus « Léman » qui assure toute l'année la liaison entre Lausanne et Evian. En 2005/2006, elle a également acquis deux nouvelles vedettes, les « Morges » et « Lavaux », et complétera sa flotte en 2007 par deux bateaux rapides (Navibus), ceci afin de développer le transport public et



La « Savoie », de la flotte historique de la CGN

touristique.

Il s'agira de bateaux rapides (env. 50 km/h) qui pourront transporter jusqu'à 120 personnes. La Compagnie prévoit, dans les quelques années à venir, d'étoffer son offre de transport public en renforçant les liaisons entre 3 principales zones :

- Petit Lac: Thonon - Yvoire - Nyon - Genève
- Grand Lac: Evian - Thonon - Morges - Lausanne
- Haut-Lac: Evian - Montreux - Vevey

## **2. Le développement du transport touristique**

La CGN développe son offre touristique en privilégiant les circuits de 2 à 3 heures et en développant des courses attractives pour découvrir la région lémanique. La Compagnie a également le souci d'améliorer le confort et l'accueil à bord. Durant la haute saison, la CGN met l'accent sur les bateaux Belle Epoque en les engageant tous dans le service horaire.

## **3. La conservation du patrimoine**

La CGN est la gardienne d'un héritage industriel unique et

assume une tâche muséographique de plus en plus importante. Elle a comme mission de conserver la plus grande flotte « Belle Epoque » du monde (en capacité de passagers). La Compagnie a retiré provisoirement du service « l'Helvétie » en 2001, « l'Italie » fin 2005 et retirera le « Vevey » fin 2006, dans l'attente de fonds pour leur rénovation. La Compagnie espère trouver, d'ici 2 ans, un financement public pour ces 3 unités. Le vapeur « Savoie », entièrement rénové, a été remis en service en mai 2006. Cette unité assurera un service haut-de-gamme dans la région genevoise, avec un concept en restauration développé par le célèbre chef Philippe Chevrier. La CGN a prévu de rénover le vapeur « La Suisse » entre 2007 et 2008.

La CGN remercie vivement l'association Aqua Nostra pour son aide active à la recherche de fonds pour la sauvegarde et le développement de sa flotte historique.

Pour en savoir plus  
[www.cgn.ch](http://www.cgn.ch)

# Un dispositif suisse faisant œuvre de pionnier

**L'association Aqua Nostra Suisse présente un dispositif suisse faisant œuvre de pionnier : une installation de traitement de l'eau mobile et autarcique au niveau énergétique.**

Opérée à l'énergie solaire ou éolienne, la mobileWATERstation transforme l'eau insalubre en eau potable. A ce jour unique au monde, l'installation apporte déjà maintenant une aide humanitaire précieuse dans les régions en crise.

Dans le cadre de projets pilote, les premières mobileWATERstations opèrent déjà avec succès dans plusieurs régions en crise. Vu son indépendance de sources externes d'énergie et sa construction simple et compacte, l'installation se prête tout particulièrement aux interventions rapides dans les régions frappées par des tremblements de terre et des inondations, mais aussi à l'approvisionnement en eau de camps de réfugiés et de zones de sécheresse ou au traitement de réserves d'eau à teneur en sel trop élevée.

## **Une aide immédiate en cas de catastrophes ou de situations d'urgence**

L'installation se prête plus particulièrement aux interventions visant un secours immédiat en cas de catastrophes. Grâce à sa construction compacte et à son indépendance de sources externes d'énergie, la mobileWATERstation peut être transportée à chaque point de la terre dans des délais très courts, prête à fonctionner en quelques minutes et sans grande manipulation. Les panneaux



La mobileWATERstation peut traiter jusqu'à 15'000 litres d'eau par jour

solaires déployables fournissent assez d'énergie pour opérer l'installation de traitement de l'eau et alimenter additionally des éléments de chauffage, des éclairages ou des pompes. Ainsi, cette machine apporte depuis des mois une aide d'urgence essentielle à la survie dans les zones touchées par le tremblement de terre au Pakistan, et au Sahara. Elle est employée pour traiter de l'eau en plein désert: la teneur en sel de l'eau en provenance du puits existant est tellement élevée que celle-ci ne serait pas potable sans l'emploi de la mobileWATERstation.

## **15'000 litres d'eau potable par jour**

La mobileWATERstation a la forme d'un cube de 1,5 mètres de côté et garantit 15'000 litres d'eau potable par jour. La consommation physiologique moyenne d'eau potable est de trois litres par personne et par jour. La mobileWATERstation peut donc approvisionner un village comptant plusieurs milliers d'habitants. L'énergie accumulée pendant la journée par le biais des

panneaux solaires suffit à alimenter l'installation pendant 24 heures. L'épuration de toute eau brute pour en faire de l'eau potable est ainsi assurée sans interruption. De manière alternative, une turbine éolienne peut fournir l'énergie nécessaire à l'opération des pompes. Les panneaux solaires et la turbine éolienne peuvent aussi être employés purement à des buts de production électrique.

## **Aqua Nostra Suisse**

L'association Aqua Nostra Suisse voit sa tâche principale dans la concertation optimale des intérêts économiques et sociaux d'un côté et de la préservation nécessaire de bases vitales harmonieuses d'un autre. Avec la mobileWATERstation, une innovation technologique permet de venir en aide directement à ceux qui souffrent dans les régions en crise. Aqua Nostra soutient le projet mobileWATERstation de la Trunz AG de Thurgovie sous forme d'un patronage. Car il répond au principe directeur d'Aqua Nostra : nature et homme.

## **Le saviez-vous ?**

### **Trunz Metalltechnik AG**

L'entreprise thurgovienne d'Arbon sur le Lac de Constance a amené la mobileWATERstation à maturité commerciale en partenariat avec des organisations humanitaires, au terme d'un travail de développement de plusieurs années et de nombreux tests réalisés dans des régions en crise. La société, spécialisée en technologies métallurgiques et automobiles et dans les systèmes de conduits à air, emploie environ 160 salariés répartis sur les trois sites Arbon (TG), Wittenbach (SG) et Langenthal (BE).

[www.trunz.ch](http://www.trunz.ch)

## **IMPRESSUM**

Ont participé à la rédaction de ce numéro :

Jean-Didier **Bauer**  
Pierre-Edgar **Croci**  
Pierre-Alain **Karlen**  
Corinne **Marthino**  
Jean-Marc **Pasche**  
Marc-Daniel **Wachtl**

Mise en page :  
Agence POiNTcom,  
Noville

Impression :  
Imprimerie Randin,  
Villeneuve

**AQUANOSTRA**  
Est vaudois  
case postale 99  
1865 Les Diablerets

Visitez notre site internet :  
[www.aquanostra.ch](http://www.aquanostra.ch)