



Cart'info

Bulletin d'information de la Société Romande de Cartophilie
Fondée en 1979 - Avril 2023

Le mot du président

Voilà le printemps



fin d'après-midi. Je profite de ces lignes pour remercier les gens de la buvette de la Tuilière pour leur accueil et la qualité de leurs prestations.

En 2024, nous célébrerons le 45e anniversaire de la société. Le comité d'organisation s'est déjà réuni à trois reprises pour définir les contours des festivités qui marqueront cet événement. Une exposition est d'ores et déjà prévue lors de la bourse

Laissons l'hiver derrière nous et profitons du printemps.

La bourse arrive avec ses lots de trouvailles à découvrir. Le comité espère vous voir nombreux à cette occasion. Effectuant un petit retour sur l'année écoulée, enfin débarrassée des restrictions Covid, il importe de souligner que toutes nos séances ont pu avoir lieu. Elles ont connu une excellente fréquentation puisque chaque assemblée a réuni au moins une vingtaine de personnes. Les repas ont tous été très animés et certains participants ont souvent joué les prolongations jusqu'en

du 28 avril 2024. Réservez déjà la date dans votre agenda.

Qui a dit «petite carte», la carte qui illustre notre première page est très connue, mais elle a une particularité: elle est en aluminium. Elle est gaufrée, a un fond gris et a été publiée par les Éditions Guggenheim. Évidemment, on la trouve également en carton, qui est le modèle le plus courant, mais toute la série existe en version alu. Voilà un joli sujet de recherche dans nos «petites cartes».

Jacques Rosset, président

Société Romande de Cartophilie, c/o J. Rosset, Ch. des Bancels 6, 1004 Lausanne

Président: Jacques Rosset, tél. 079 464 30 85, president@cartophilie.ch

Secrétariat: admin@cartophilie.ch ou bourses@cartophilie.ch

Rédactrice: redactrice@cartophilie.ch

Mise en page du bulletin, webmaster: bulletin@cartophilie.ch

Trésorier: caisse@cartophilie.ch

cartophilie.ch - imprimé en Suisse



Deux siècles de navigation à vapeur sur le Léman

Le Guillaume Tell premier bateau à vapeur suisse

Le 18 juin 1823, le bateau *Guillaume Tell* est lancé sur les eaux du Léman, à l'initiative d'Edward Church, consul des États-Unis en France et passionné de navigation à vapeur. Après avoir fait construire et fait naviguer plusieurs bateaux de ce type en France, il entreprend d'introduire ce nouveau mode de transport sur le lac Léman.

Construit à Bordeaux, le *Guillaume Tell*, assemblé à La Belotte (GE), est le premier bateau à vapeur à roues à aubes à naviguer en Suisse. Pouvant accueillir deux cents passagers, il rallie quotidiennement Genève à Ouchy en six heures, alors qu'il faut compter une journée pour effectuer le même trajet par voie de terre, en diligence. Le succès de ce nouveau moyen de transport est immédiat. Il perdure encore aujourd'hui, raison pour laquelle la Poste a édité, au début du mois de mars, un timbre célébrant le

bicentenaire de la navigation à vapeur sur le lac Léman.

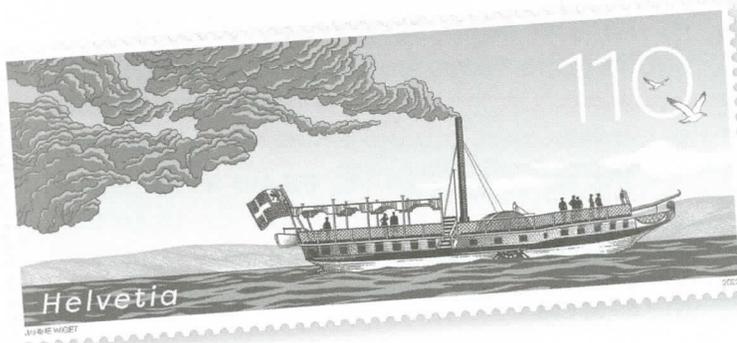
Cinquante ans après les origines de la navigation à vapeur en Suisse, la Compagnie Générale de Navigation (CGN) est créée, suite à la fusion de trois sociétés concurrentes :

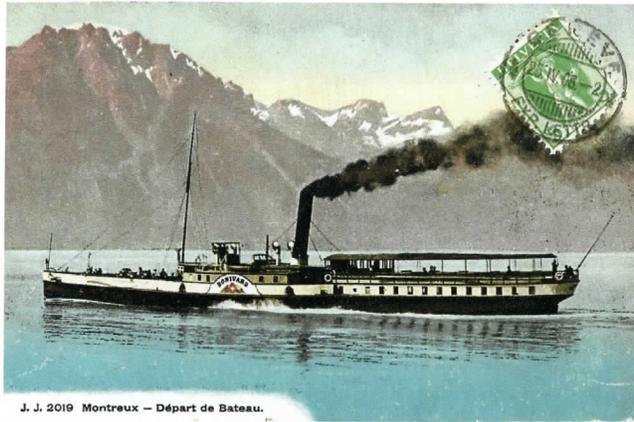
- La Compagnie de l'Helvétie, à Lausanne, exploitant les bateaux *l'Helvétie* (1841) et *Bonivard* (1868)
- La Société du bateau à vapeur le Léman, à Lausanne, possédant *le Léman III* (1857)
- La Société anonyme l'Aigle, à Genève, détentrice du bateau *l'Aigle III* (1857)

En outre, quatre bateaux «en indivision» viennent grossir la flotte de la CGN; *le Guillaume Tell* (1853), *le Chillon* (1857), *le Rhône* (1857) et le célèbre *Winkelried II*, à deux cheminées (1871).

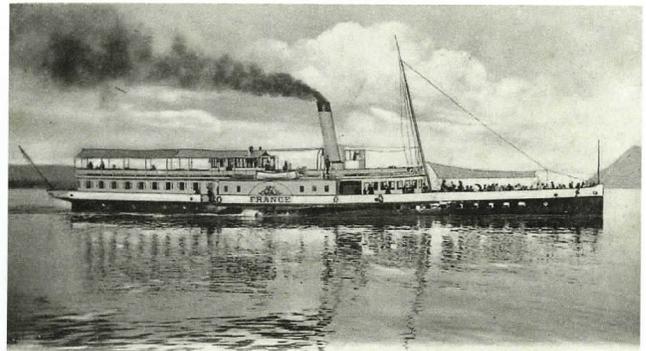
Les statuts de la nouvelle Compagnie Générale de Navigation sont adoptés le 16 janvier 1873.

Commence alors l'histoire passionnante d'une société qui connaîtra des périodes fastes et des moments difficiles, au gré de l'évolution du contexte





J. J. 2019 Montreux - Départ de Bateau.



Lac Léman, Bateau



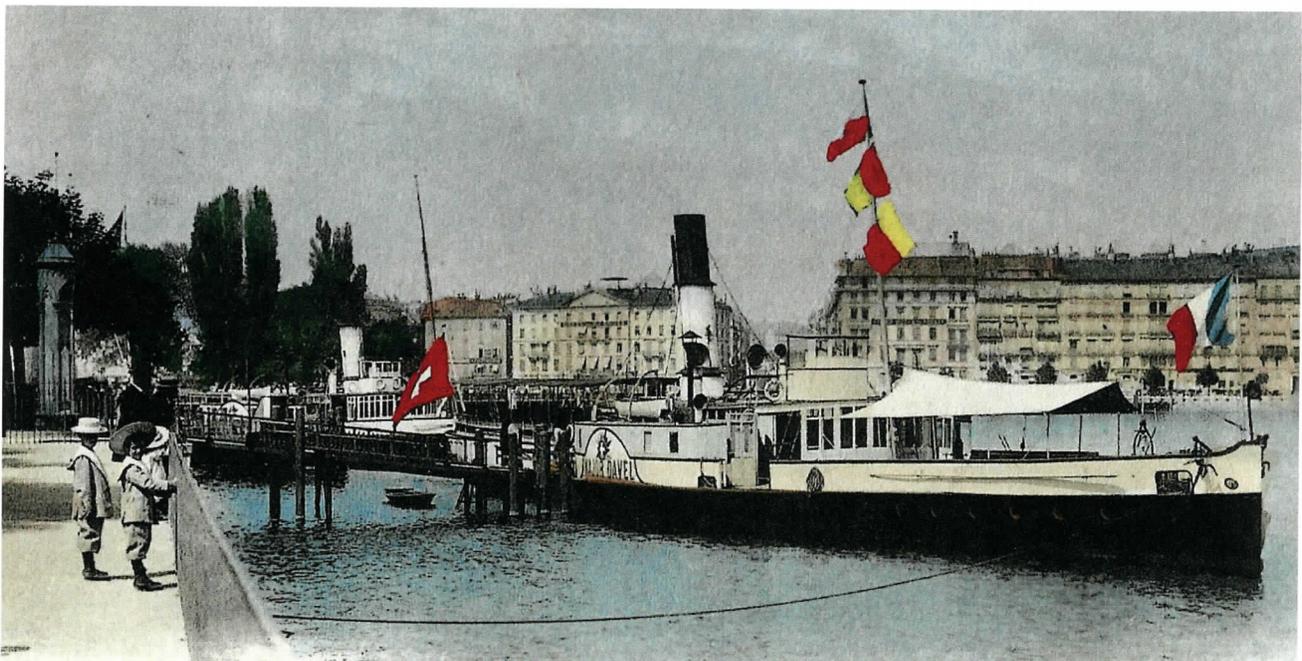
Lac Léman Le „Winkleried“

socio-économique et politique des cent cinquante dernières années. La CGN a de tout temps été confrontée à de nombreux défis, trop nombreux et trop techniques pour être énumérés dans le présent article. Nous nous bornerons à évoquer quelques moments de

son histoire, illustrés par des cartes postales.

Il convient de relever que la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle correspondent à l'âge d'or de la carte postale. C'est également une époque d'intense développement touristique et industriel. De ce fait, de multiples photographes immortalisent sur des cartes postales les bords du Léman et les bateaux qui le sillonnent.

Au moment de sa création, la CGN est à la tête d'une flotte de huit bateaux. Puis, le succès aidant, elle s'agrandit. L'essor du tourisme et la concurrence du chemin de fer l'obligent à élargir et diversifier son offre et à améliorer le confort de ses passagers ainsi que la vitesse de ses bateaux. Elle commande à la société zurichoise Escher-Wyss plusieurs bateaux, dont *le France* (1886), muni



Genève

Débarcadère du Jardin Anglais

C. P. N. 1135.

*Nous allons faire une partie
 Mon copain sur canot*

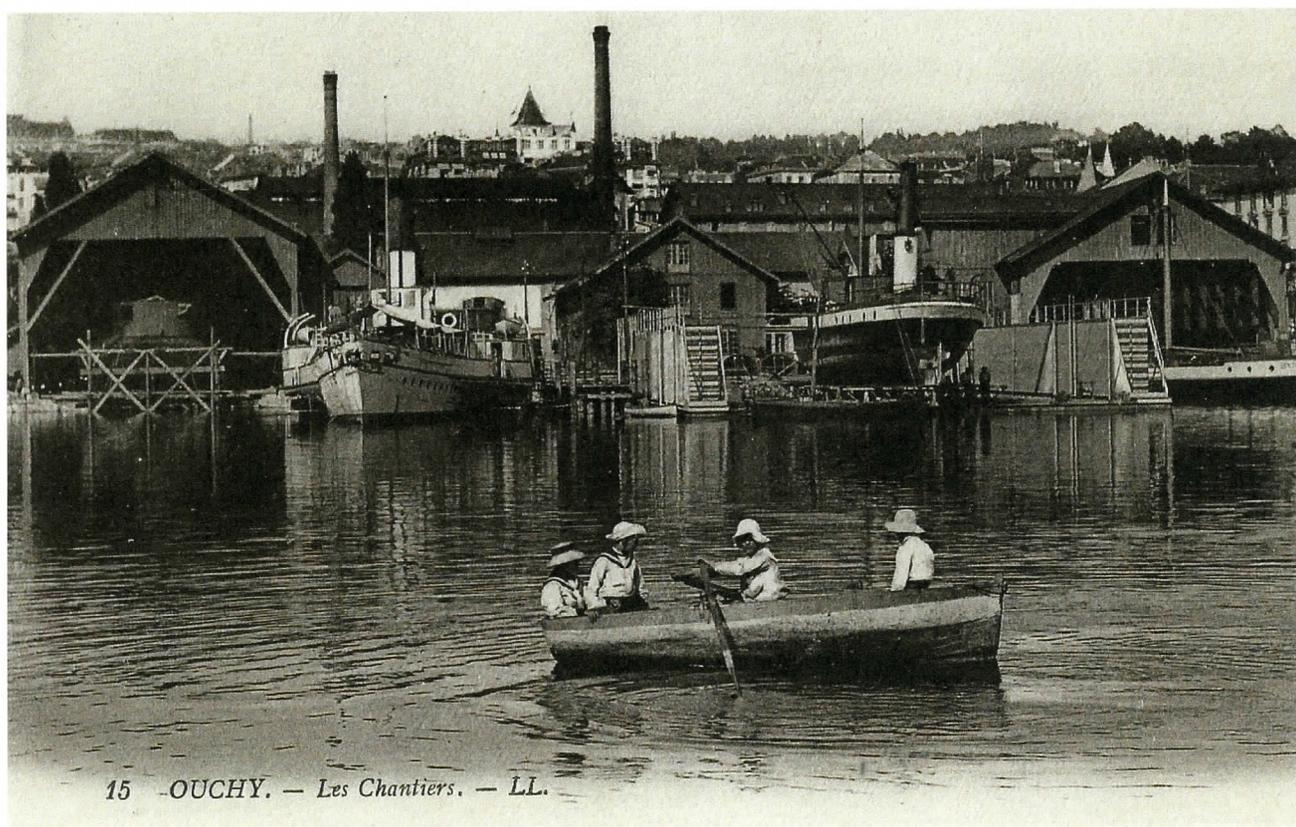


72 ÉVIAN-LES-BAINS. — Le Débarcadère. — LL.

de l'éclairage électrique (une nouveauté!) et le Major Davel (1892). Après avoir repris le chantier de construction navale au port de Morges, la CGN déménage en 1888 à Ouchy où se trouve désormais son chantier naval.

Mais divers problèmes techniques amènent la CGN à changer de fournisseur. Elle s'adresse dès lors à la Société Sulzer

Frères de Winterthur, avec laquelle elle collaborera pendant des décennies. Première livraison, le bateau *Genève*, d'une capacité de 1000 places, acquis en 1896, à l'occasion de l'Exposition Nationale Suisse, organisée cette même année dans la ville du bout du Lac. C'est le début d'une période florissante. Les touristes affluent et la population



15 OUCHY. — Les Chantiers. — LL.



Lac Léman - Bateau-Salon „Montreux“

C. P. N. 2593.

locale fréquente assidûment les bateaux de la CGN à la belle saison. De 1904 à 1914, à raison d'un bateau neuf tous les dix-huit mois, la CGN s'enrichit de sept magnifiques

bateaux-salons: le *Montreux* (1904), le *Général Dufour* (1905), le *Vevey* (1907), l'*Italie II* (1908), la *Suisse II* (1910), le *Valais* (1913) et le *Savoie* (1914). Une huitième commande sera inaugurée après la guerre de 14-18: le *Simplon III* (1920).

Parallèlement, la CGN renforce sa flotte marchande par l'acquisition du *Chablais* (1904) et du *Venoge* (1905).

La guerre de 14-18 met un frein à l'essor de la CGN: la raréfaction de la clientèle et des matières premières contraint la direction à immobiliser certains de ses bateaux et en détruire d'autres, pour récupérer des métaux. L'*Helvétie*, l'*Aigle III*, le *Winkelried*, le *Dauphin* et le *Guillaume Tell* sont ainsi démolis. Après la guerre, les affaires reprennent, ce qui incite la CGN à lancer encore deux unités, l'*Helvétie* de 1600 places en 1926 et le *Rhône* de 1100 places en 1928. Quelques années plus tard, la compagnie doit faire face à la concurrence de l'automobile et aux conséquences de la crise des années 30, tandis que les coûts d'exploitation, d'entretien et de modernisation augmentent. La direction décide alors de remplacer, sur certains bateaux, les machines à vapeur par des moteurs diesel, ce sera le cas du *Genève* en 1934. Ces mesures ne suffisent pas. La CGN doit se résoudre à solliciter l'appui des pouvoirs publics en



Ouchy

Le Port

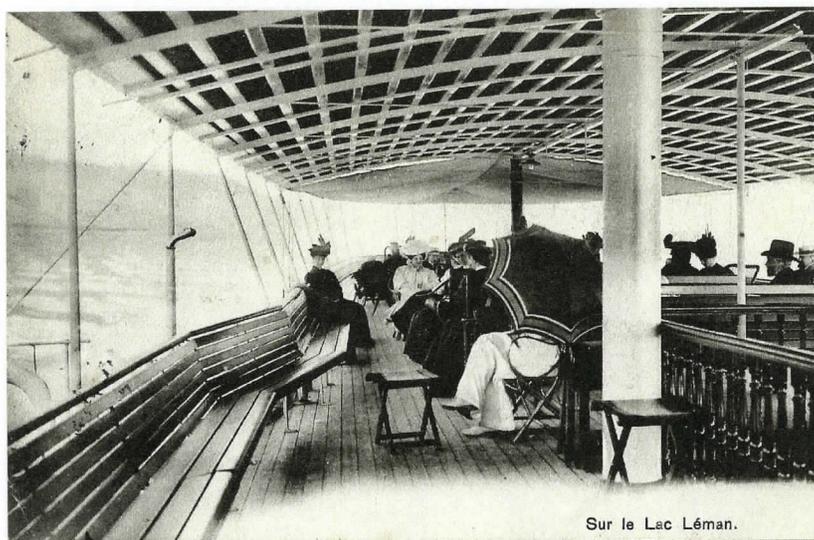
1940. La Deuxième Guerre mondiale péjore encore davantage les finances. Les pouvoirs publics sont appelés à la rescousse. L'aide apportée par la Confédération et les cantons permet de moderniser ses équipements et de remplacer les machines à vapeur par des

années 90, la décision est prise de n'affecter les bateaux à aubes que pour les grandes courses estivales et d'acquérir des bateaux comme *le Léman* et *le Ville de Genève* assurant les traversées quotidiennes des frontaliers au départ de Lausanne, Evian, Thonon,



Lac Léman — Le bateau "La Suisse".

Année 1914



Sur le Lac Léman.

Nyon et Yvoire.

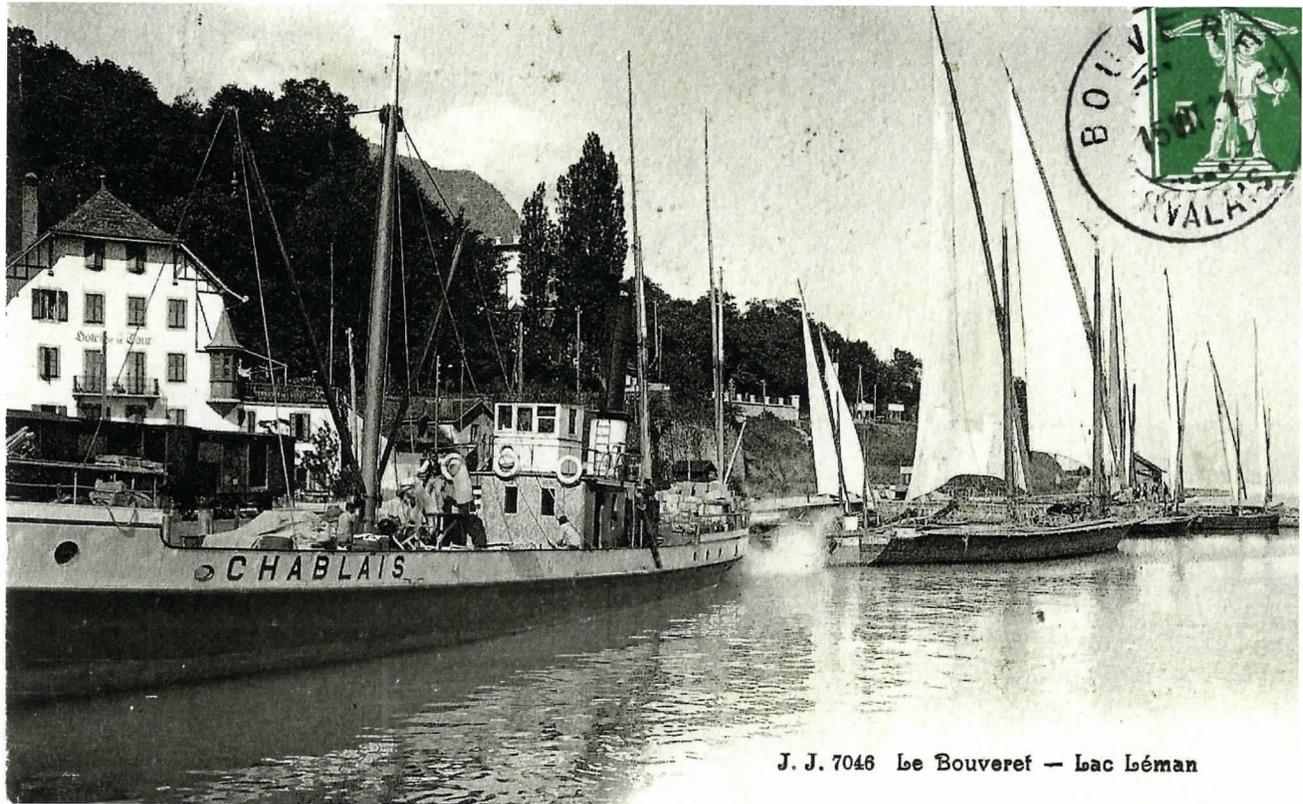
Au début des années 2000, cette politique se poursuit avec l'achat de navettes qui permettent d'améliorer la rentabilité des frais d'exploitation, en hiver surtout: ces nouveaux bateaux sont *le Morges*, *le Lavaux*, *le Valais*, et les navibus *Coppet* et *Genève*. Parallèlement, avec

installations diesels-électriques sur *le Lausanne* (1949), *le Vevey* (1955), *l'Italie* (1958), et *le Montreux* en 1962. Dès les années 60, la compagnie achète des bateaux plus petits, moins gourmands en énergie tels *l'Henry Dunant* et *le Général Guisan* et plus rapides, comme *l'Albatros*. Puis, dans les



J. J. 2769 En vue de Genève

Julien frères, Phot. Editeurs, Genève



J. J. 7046 Le Bouveret — Lac Léman

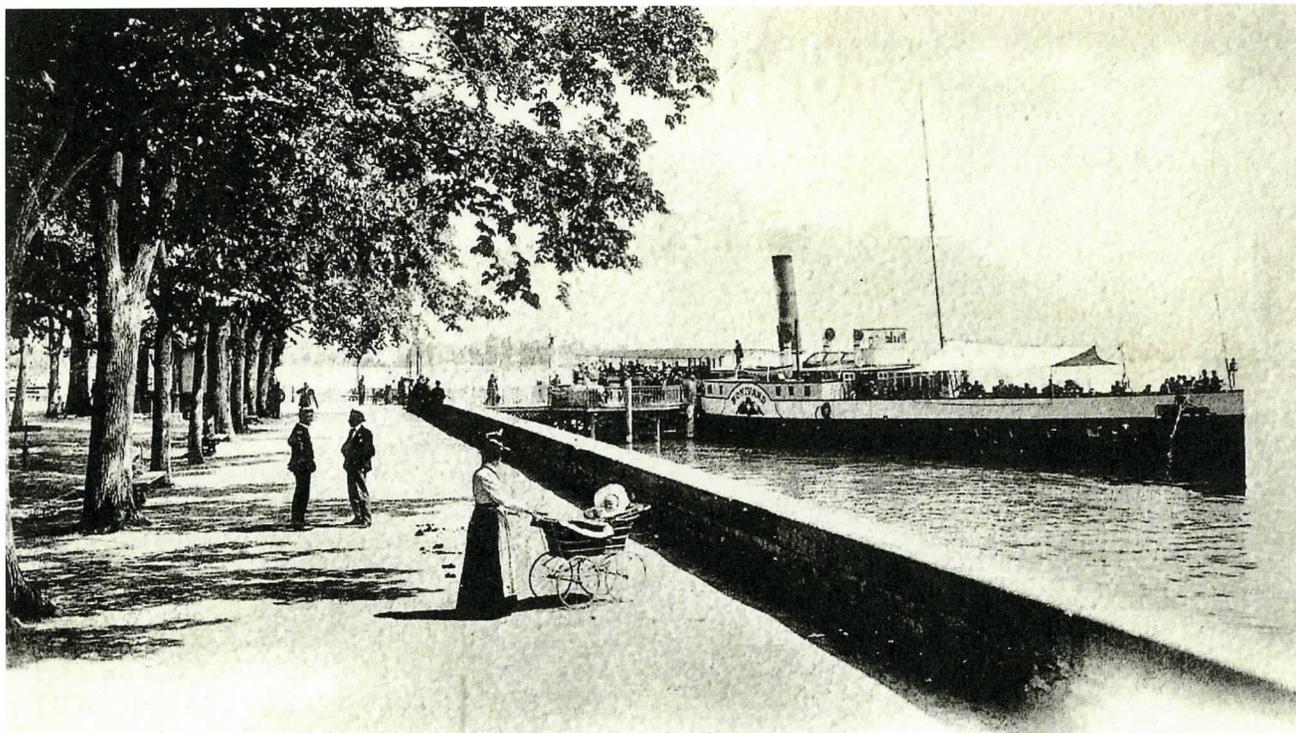
l'appui des pouvoirs publics et grâce aux fonds collectés par l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (AVBL), de gros moyens sont engagés en vue de la restauration et de la conservation des huit bateaux prestigieux datant du début du vingtième siècle encore en état de naviguer. Avec *le Montreux, le Vevey, l'Italie, la Suisse, la Savoie, le Simplon, l'Helvétie et le Rhône,*

tous classés à l'inventaire des monuments historiques par le Canton de Vaud en 2011, la CGN peut s'enorgueillir de posséder la plus grande flotte au monde de bateaux Belle Epoque.

Au cours de ses cent cinquante années d'existence, la CGN a connu un certain nombre de drames, consécutifs à des intempéries, des accidents plus ou moins graves



Le Bouveret — Lac Léman



Vevey. — Les Quais

ou des naufrages. En voici quelques-uns, ayant particulièrement frappé les esprits :

Le 23 novembre 1883, *le Cygne* percute un autre bateau, *le Rhône*, lequel coule, emportant onze passagers et membres d'équipage. Son épave gît à 300 mètres de fond entre Lausanne et Evian. Qualifié de «Titanic lémanique», même si le drame a eu lieu vingt-neuf ans avant le naufrage du célèbre paquebot, cet accident a provoqué un très grand émoi dans la population. Il est à l'origine de la création de la Société de Sauvetage du Léman, le 6 septembre 1885.

En 1892, le dôme de la chaudière du *Mont-Blanc* explose dans le port d'Ouchy, alors que des passagers débarquent. On dénombre 26 victimes.

En 1925, un incendie détruit *le Bonivard*, la nuit, dans le port d'Ouchy. Le 3 mai 1928, *le Genève* entre en collision avec *le Rhône III* dans le port de Pully. Une partie du mât se brise et tue une passagère.

Le 18 août 2003, l'explosion de gaz dans la cheminée du *Simplon* dans la rade de Genève ne provoque heureusement que des dégâts matériels.

Des scènes de nombreux films cinématographiques ou de séries télévisées ont été tournées sur des bateaux de la CGN. Dans la bande dessinée «Huit heures à Berlin», dernier album des aventures de Black et

Mortimer, l'auteur imagine une rencontre entre deux espions à bord du *Vevey*. En 2003, lors du G8, une quinzaine de chefs d'État ont emprunté des bateaux de la CGN pour se déplacer à Evian depuis leur hôtel en Suisse. Ces quelques anecdotes démontrent que la notoriété de la CGN s'étend bien au-delà de nos frontières et que cette société constitue un des plus beaux atouts de la promotion touristique de la région lémanique.

Nicole Grin

Un merci tout particulier est adressé à Michel Bezençon pour la fourniture d'une importante documentation et pour la mise à disposition de cartes postales issues de sa collection personnelle.

À vos agendas

Réservez d'ores et déjà la date de notre prochaine manifestation

Dimanche 30 avril, de 9h à 16h

Bourse aux cartes postales et vieux papiers

*Coss'Aréna, route de Morges,
1304 Cossonay-Ville*

Venez nombreux.