

## Événement à Ouchy

## Trois capitaines ont ramé pour la casquette

**Antoine Kern, Yann Zumofen et Christophe Guillot ont été assermentés vendredi. Ils ont franchi toutes les étapes avant de prendre, chacun, la barre d'un bateau de la CGN.**

Claude Béda Textes  
Marie-Lou Dumauthioz Photos

La CGN embarque trois nouveaux capitaines. Le Haut-Savoyard Christophe Guillot, le Vaudois Yann Zumofen et le Valaisan Antoine Kern ont accédé vendredi au rang de capitaine, seul maître à bord. Ils ont été assermentés par la préfète du district de Lausanne, Clarisse Schumacher Petoud.

Mais s'ils disposent maintenant du pouvoir de dresser des procès-verbaux pour toute infraction à bord de leur bateau, ils ne seront pas dispensés de leur mission d'éviter de faire naufrage. Pour accéder au plus haut rang, ils ont dû effectuer quinze ans de navigation sur les flots lémaniques en passant par toutes les étapes, matelot, contrôleur, timonier, pilote et commandant d'un bateau durant plus de trois cents jours. Cela

avant de devoir passer avec succès les examens théoriques et pratiques de l'Office fédéral des transports (OFT).

Les trois nouveaux capitaines peuvent maintenant conduire tous les bateaux de la CGN sauf ceux à vapeur et le *Lausanne*: «Les bateaux diesel-électriques peuvent être pilotés directement par le capitaine, explique Stéphane Houdry, président du groupement des capitaines. En revanche, sur un vapeur, le capitaine doit effectuer ses commandes auprès du mécanicien. Ce qui est plus compliqué. Quant au *Lausanne*, il est difficile à manœuvrer.» Il faudra donc encore trois ans de navigation aux trois néo-promus et quelques examens supplémentaires pour conduire tous les bateaux de la compagnie.



## Le marin apiculteur fait du bon miel et des enfants

**Antoine Kern** (39 ans, Saxon) est entré à la CGN en 2007, à l'atelier peinture, avant de rejoindre l'atelier Zodiac de la compagnie - qui teste et entretient des radeaux de sauvetage. Il a commencé sa carrière en navigation en 2009 comme contrôleur, avant d'occuper des postes de navigation dans la filière «pont» pendant quatorze ans. Originaire d'Alsace, il a obtenu un baccalauréat sciences et techniques tertiaire, spécialité en comptabilité, et un brevet technicien supérieur de transport. Durant ses premières années à la

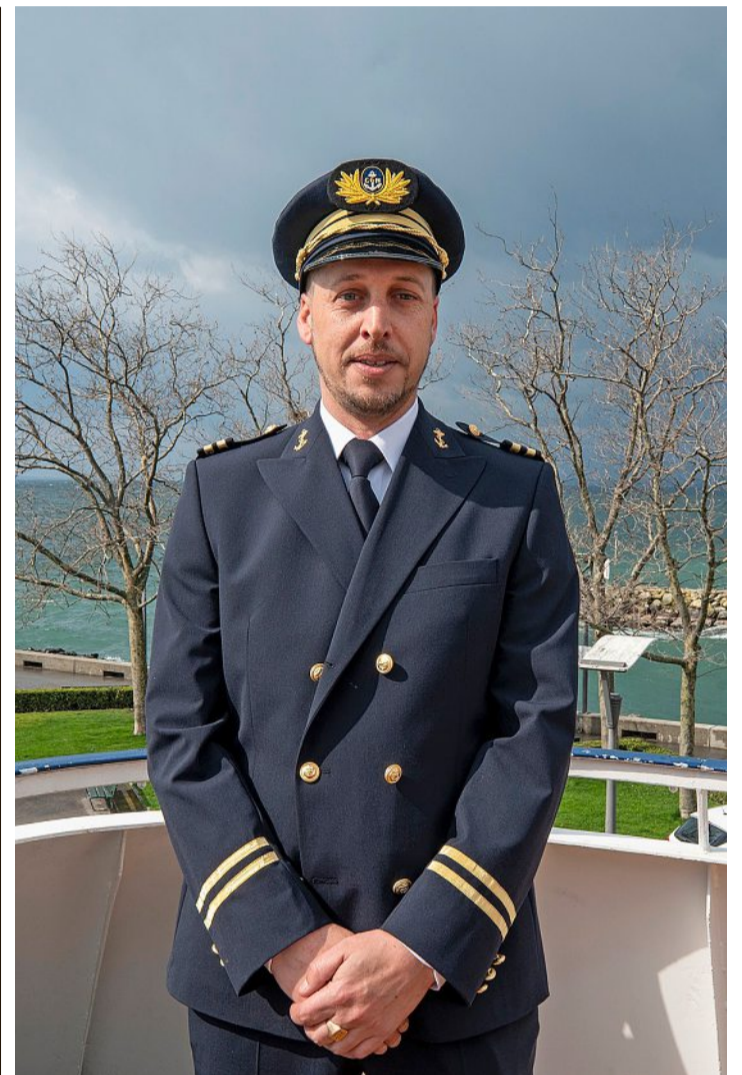
compagnie, il passait ses hivers comme patrouilleur à Ovronnaz. À côté de la CGN, il se passionne pour les abeilles, qu'il bichonne afin de produire «un miel au caractère et au goût incomparable développant toutes les saveurs de la diversité florale du Valais». Malgré tout le temps qu'il passe dans les ruchers, les timoneries ou sur le quai du Mont-Blanc à Genève, qu'il heurte parfois, il trouve encore le temps de s'occuper de sa propre colonie: ce père de famille a eu son cinquième enfant en septembre dernier.



## Le serrurier musclé connaît tous les règlements à la lettre

**Yann Zumofen** (40 ans, Bussigny) a grandi à Vevey et à Ville-neuve, bercé par le passage des bateaux de la CGN qui le fascinaient. Il a suivi un apprentissage de serrurier sur véhicule chez Bombardier, puis a travaillé, toujours dans le domaine des transports, chez Matisa à Crissier, avant de rejoindre la CGN, à 24 ans, à l'atelier de construction métallique. Trois ans plus tard, il a été engagé en navigation, puis a suivi la filière «pont» avant de devenir capitaine. Avant de postuler comme batelier,

il avait aussi participé à la rénovation du navire amiral *La Suisse*. Il se réjouit déjà de pouvoir naviguer sur un bateau auquel il a contribué à rendre sa splendeur. Fan de fitness et de musculation, il en impose par son physique et sa carrure. Par conséquent, il est pour ses camarades un équipier de choix pour lever les passerelles et tirer les chaînes. Jovial et doté d'un bon sens de l'humour, il sait être carré et rigoureux, connaissant à la virgule près les différents règlements de navigation.



## Le géomètre choisit d'arpenter le lac plutôt que la terre ferme

**Christophe Guillot** (39 ans, Évian-les-Bains) est tombé dans la marmite de la CGN quand il était tout petit. Il a fait la fierté de sa maman «Yoyo», une ancienne figure de la compagnie. Ce géomètre de formation a choisi d'arpenter le lac plutôt que la terre ferme. Il a été engagé en tant que batelier contrôleur, empruntant d'abord la filière «caisse», avant de rejoindre celle du «pont». Plus jeune, l'hiver, il était conducteur de télésiège à Avoriaz. Son entourage professionnel dit de lui qu'il a la

plus belle écriture de toute l'entreprise. Ce grand fan de l'équipe de football AS Monaco adore aussi charrier ses collègues, notamment savoyards, au lendemain des victoires de son équipe favorite. On l'a aussi vu à la télévision, les cheveux au vent, vantant la classe de l'uni-forme et les bienfaits du grand air. Habitué au télémètre, il sait encore prendre les jumelles au moment opportun, notamment quand il s'agit de localiser deux paddlesseurs en péril par grosse bise au large de Pully pour leur porter assistance.

## Renens décortique son bilan carbone

**Changement climatique**  
Comme d'autres communes, la 5<sup>e</sup> ville du canton présente son Plan climat. Au-delà des mesures annoncées, il est une mine d'infos.

Alors que les plans climat se suivent et se ressemblent, Renens vient de présenter le sien. Au-delà des mesures et objectifs annoncés, son intérêt est peut-être surtout de radiographier le bilan carbone de la ville. En 2019, celui-ci était de 12,6 tonnes de CO<sub>2</sub> par habitant, moins que la moyenne suisse, mais deux fois la moyenne mondiale. Dans quelle mesure un plan climat peut-il faire baisser cette note?

Sur les émissions totales, seules 26% sont produites sur le territoire renenais, le reste relève par exemple des baskets produites en Chine mais portées par les habitants. C'est sur cette part locale que la Commune vise la neutralité carbone d'ici à 2050, avec une réduction de 50% à l'horizon 2035. Son champ de bataille sera en grande partie le chauffage des bâtiments - 18% des émissions des Renenais - mais aussi la mobilité locale.

**Aucun objectif précis**  
Selon la Ville, si toutes les mesures de sobriété et d'efficacité énergétiques sont appliquées, les émissions des bâtiments auront baissé de 49% en 2035 par rapport à 2015. Entre autres objectifs, il s'agira d'augmenter de 51% la part renouvelable dans l'approvisionnement en chaleur

et de rénover quatorze immeubles par an ou 70 maisons individuelles.

Pour changer les habitudes de mobilité, le levier de la Ville reste de développer l'offre de transports publics. Elle promet aussi de «repenser le nombre de places de stationnement» et de diminuer le nombre de voitures immatriculées - qui a peu bougé entre 2010 et 2021. Sur ces thèmes politiquement sensibles, aucun objectif précis n'est articulé.

Restent les 74% de CO<sub>2</sub> renenais produit en dehors de Renens. Au sein de ce chiffre, 18% sont dus aux voyages en avion, 19% à la consommation de biens et services et 16% à l'alimentation. Dans ces domaines majeurs, Renens, comme les autres communes, n'aura d'autre levier que d'en faire toujours plus pour sensibiliser. **Chloé Din**

## La gratuité pourrait coûter 1,2 million

**Mobilité à Yverdon**  
La Municipalité doit étudier un subventionnement ciblé des transports publics pour les jeunes, les seniors et les précaires.

La gratuité ciblée des transports en commun a franchi une nouvelle étape à Yverdon. Les deux tiers des conseillers communaux ont autorisé, jeudi soir, la Municipalité à aller de l'avant dans l'élaboration d'un règlement pour subventionner «par exemple les jeunes yverdonnois, certaines catégories de personnes en situation de précarité, ainsi que les personnes au bénéfice de l'AVS».

Émanant du groupe socialiste, la motion avait été renvoyée en commission en novembre. Selon

le calcul du Service de la mobilité, ce sont au maximum 1,2 million de francs de recettes provenant des abonnements payés actuellement par les jeunes de moins de 25 ans et les seniors de plus de 65 ans - personnes précaires non comprises - qu'il faudrait subventionner, si toutefois l'ensemble des usagers concernés en faisaient la demande. Sur 1 franc de subvention, 43 centimes seraient directement à la charge de la Ville.

Minoritaire, la droite n'est pas parvenue à dresser un barrage. «C'est une mesure injuste. On va encore transférer des charges sur la classe moyenne pour soulager les autres», a avancé l'UDC Ruben Ramchurn, effectuant un retour politique frénétique. «Nous ne ferions qu'augmenter la charge à la collectivité sans aucune garantie d'un réel transfert modal démon-

stré scientifiquement», a abondé Laurent Vuithier, le chef du groupe PLR, demandant d'améliorer les dessertes et la fréquence des transports.

**Vers une gratuité totale?**  
«Le système proposé repose sur la prestation consommée, permettant de ne financer que ce qui est effectivement utilisé et non des abonnements hors de prix qui seraient utilisés trois fois l'an», a souligné Julien Wicki pour le groupe socialiste et POP. Cette gratuité ciblée porterait sur la zone Mobilis 40 pour les Yverdonnois et la zone 41 pour les villages fusionnés de Gressy et Sermuz. Une majorité de la commission s'est même montrée favorable à l'étude d'une gratuité totale pour tous les habitants.

**Fabien Lapierre**