

Patrimoine lémanique



Gare à la chemise blanche

Le «Rhône» se singularise par sa machine à vapeur unique, ultime développement de ce type de propulsion en 1927. Le prototype fourni par Sulzer inclut un graissage sous pression semblable à ceux des moteurs diesel qui commencent alors à s'imposer, et une commande hydraulique des soupapes, deux innovations censées réduire le besoin en personnel de la machine et, donc, ses coûts d'exploitation. Seul problème: l'huile gicle. La machine a donc été recouverte par un capot transparent pour qu'on puisse l'admirer.



Doux aux yeux et aux oreilles

Il fallait bien une musicienne pour la remise en service du bateau le plus musical de la flotte historique du Léman. Ici, Anna Naomi Schultsz, violoniste, dans le salon Belle Époque, dont l'accès central a été reconstruit selon les plans d'origine. Les éléments patrimoniaux (mobiliers, chaises, marqueterie, tapis) ont tous été conservés. Une fois les pièces restaurées, les artisans ont œuvré depuis octobre pour aménager l'endroit. Ce salon de 1^{re} classe avait subi un simple rafraîchissement en 2010.



Une timonerie de 1750 kilos

Le capitaine Alex Beauval dans la nouvelle timonerie. Celle-ci a été réalisée par le fournisseur Aister à Vigo selon les plans d'origine. Elle avait été posée le 8 novembre dernier à l'aide d'un camion-grue. Construite en aluminium, elle pèse environ 1750 kg. Contrairement à l'époque de construction de la flotte Belle Époque et du «Rhône», la Suisse ne produit plus aujourd'hui des éléments nécessaires à la construction et à la rénovation d'un bateau. Il faut donc les commander à l'étranger.



Une toute nouvelle proue

À l'occasion de la restauration de 2022, un nouvel ornement de proue, financé par la fondation vaudoise Ernest Dubois, a été fabriqué selon les plans originaux. Quelques semaines après sa mise en service horaire en 1928, le «Rhône» avait en effet perdu son ornement de proue, une tête en bronze représentant une allégorie aquatique du dieu fleuve Rhône, lors d'une collision contre le bateau «Genève» devant le port de Pully. Depuis lors, il avait navigué orné d'écussons, d'abord peints puis coulés en relief.

Le «Rhône» entonne une nouvelle mélodie

Le vapeur le plus «musical» du lac, grâce à sa machine unique au monde, revient valser sur les flots, après trois ans de travaux.

Claude Béda Textes
Patrick Martin Photos

Le *Rhône* a été remis en service mardi à Ouchy, après trois ans de travaux. Le benjamin de la flotte historique de la Compagnie générale de navigation (CGN) s'apprête à entonner une nouvelle mélodie. C'est qu'il est le vapeur le plus musical du lac, grâce à sa machine unique au monde restée complètement d'origine.

En 1927, lorsque le navire était inauguré pour la Fête des vignerons de Vevey, il représentait ce que l'industrie suisse des machines savait faire de mieux. Prisé par le public pour son large pont couvert et ses aspects rustiques, le *Rhône* l'est surtout pour sa machine, la dernière à vapeur du genre conçue par l'entreprise Sulzer pour un bateau suisse.

L'huile gicle

«Une commande hydraulique ainsi qu'un graissage sous pression le distinguent des autres vapeurs lémaniques, commente Maurice Decoppet, président de CGN Belle

Époque et de l'Association des Amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL). En bas, il ne faut pas se mettre dans l'alignement des bielles avec une chemise blanche.»

Mais les passagers aiment, eux, venir voir l'huile gicler. Aucun autre bateau de la CGN n'offre ce spectacle. C'est pourquoi la machine a été recouverte par un capot transparent. Le bateau a aussi été doté d'une claire-voie sous la timonerie pour que les voyageurs puissent apercevoir les pistons depuis le pont supérieur. «C'est un des projets phares de la rénovation», relève Didier Zuchuat, à l'Association Patrimoine du Léman (APL).

Outre la machine à vapeur, les aménagements intérieurs historiques, entre autres les boiseries du salon 1^{re} classe, ont été restaurés. Plusieurs éléments patrimoniaux ont été reconstruits selon les plans d'origines. C'est le cas de l'accès central au salon Belle Époque, de l'escalier historique à l'avant ou encore du fumoir du pont supérieur. «Depuis 1927, le *Rhône* a subi des modifications, relève Irwin Gafner, directeur technique. Lors de la rénovation, nous avons tenu à nous rapprocher de son allure originelle.» Le poids du bateau, son impact environnemental et certains de ses ébranlements ont aussi pu être réduits.

Certains viennent sur ce bateau surtout pour ses talents musicaux. À l'aveugle, ils le reconnaîtraient entre mille. Car il émet des sons extraordinaires, à entendre Denis

«La CGN retrouve sept bateaux à roues à aubes historiques en navigation, soit la plus grande flotte d'Europe.»



Benoît Gaillard, président de la CGN

«À l'accélération, la machine émet un souffle bruyant. Et, au restaurant, l'oscillation des nappes témoigne de sa marche irrégulière.»



Denis Martin, altiste au sein de l'Orchestre de la Suisse romande

Martin, membre de l'ABVL et altiste au sein de l'Orchestre de la Suisse romande.: «La machine qui met plus de temps à accélérer que sur les autres bateaux, émet un souffle bruyant durant cette phase. En régime de croisière, on entend davantage que sur les machines plus anciennes la vapeur à l'échappement des soupapes. Et au restaurant, l'oscillation des nappes témoigne de la marche irrégulière de la machine à deux cylindres. Unique!»

Été comme hiver

Cette rénovation représente aussi une étape importante pour le patrimoine lémanique. «Non seulement parce que la CGN retrouve sept bateaux à roues à aubes historiques en navigation, soit la plus grande flotte d'Europe, commente Benoît Gaillard, président de la CGN. Mais aussi parce qu'avec le *Rhône* le patrimoine à vapeur deviendra accessible et utilisable toute l'année.» Le bateau bénéficie en effet d'une isolation renforcée et de pompes à chaleur. «Une véritable association entre la tradition et la modernité», résume Andreas Bergmann, directeur.

La remise en service a eu lieu en présence du conseiller fédéral Alain Berset ainsi que des autorités politiques vaudoises, genevoises et valaisannes. Le coût de la rénovation (15,8 millions de francs) a été financé par les cantons riverains, l'ABVL et l'Office fédéral de la culture.