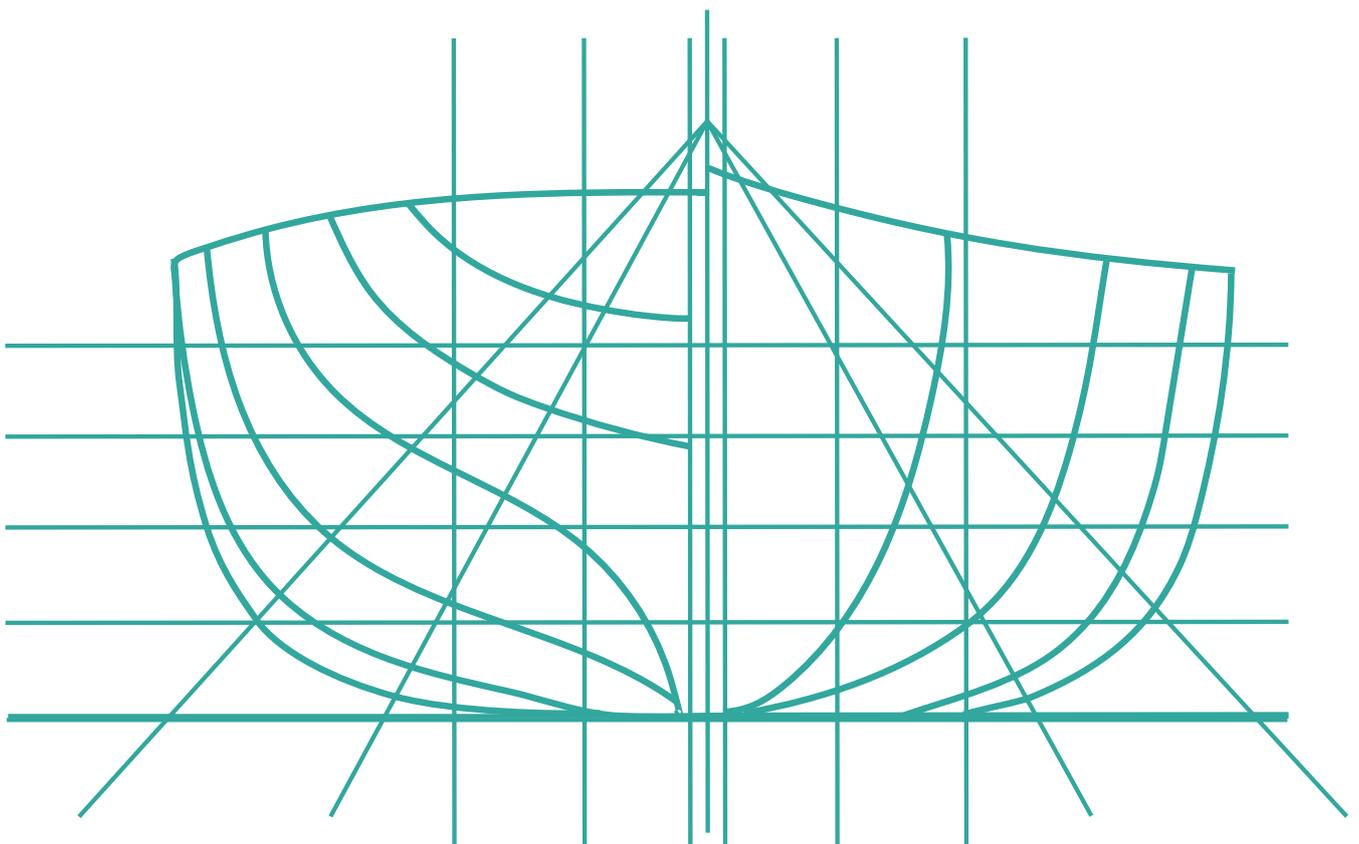


UNE CHALOUPE À VAPEUR DU XIX<sup>E</sup> SIÈCLE

# PROJET DE RECONSTRUCTION D'UN BATEAU PATRIMONIAL



<b>INTRODUCTION</b> Une coque en déshérence, un patrimoine rare, une reconstruction exceptionnelle	4
<b>HISTORIQUE</b> Un yacht de plaisance unique sur le Léman	??
<b>SAUVEGARDE</b> Intérêt de la reconstruction d'une chaloupe à vapeur pour le Léman	??
<b>RECONSTRUCTION</b> Un chantier exemplaire	??
<b>NAVIGATION</b> Exploiter la chaloupe à vapeur dans un cadre associatif	??
<b>BUDGET</b> Reconstruction et exploitation	??
<b>PLANNIFICATION</b> Échéancier de l'opération	??

### UNE COQUE EN DÉSHÉRENCE, UN PATRIMOINE UNIQUE, UNE RECONSTRUCTION EXCEPTIONNELLE

Le projet de reconstruire une chaloupe à vapeur est née de la donation en 2019 du bateau à moteur *Corsaire ex Don Juan* par son propriétaire, Monsieur Marc Zurbuchen. Ce dernier, sans enfant, a entretenu ce bateau durant 65 ans, de 1949 à 2014, et l'a offert à Jean-Philippe Mayerat du chantier naval éponyme de Rolle.

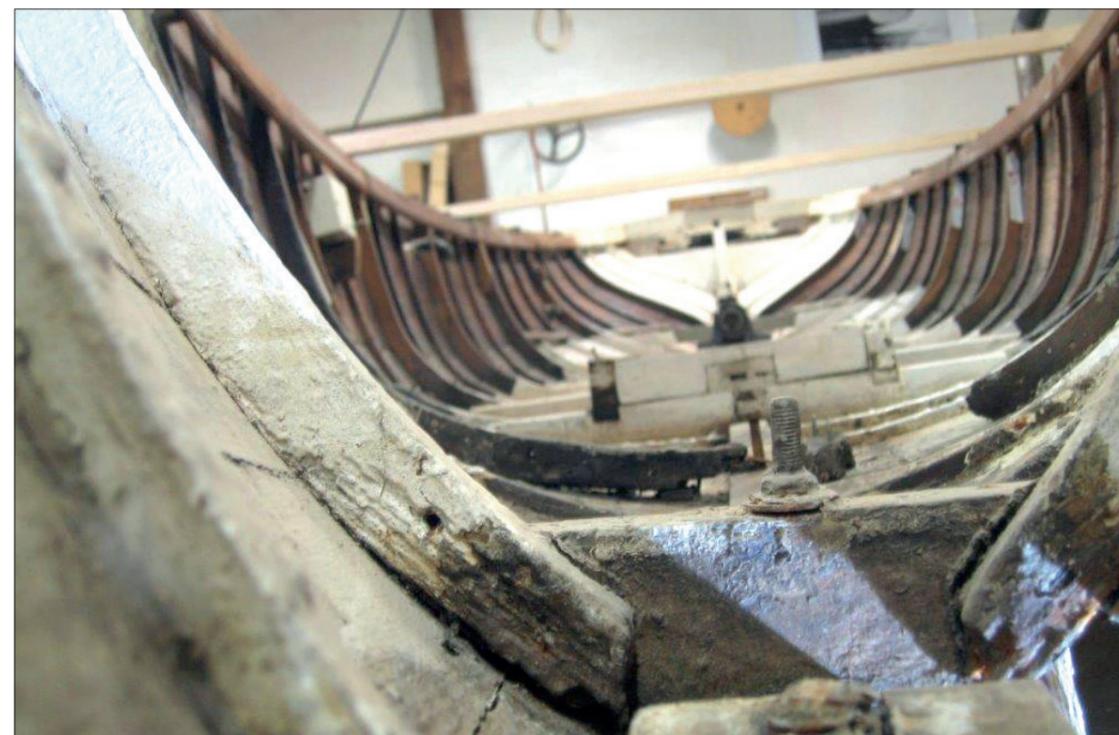


Vues de l'extérieur de la chaloupe avec ses superstructures ajoutées dans le courant du XX<sup>e</sup> siècle.

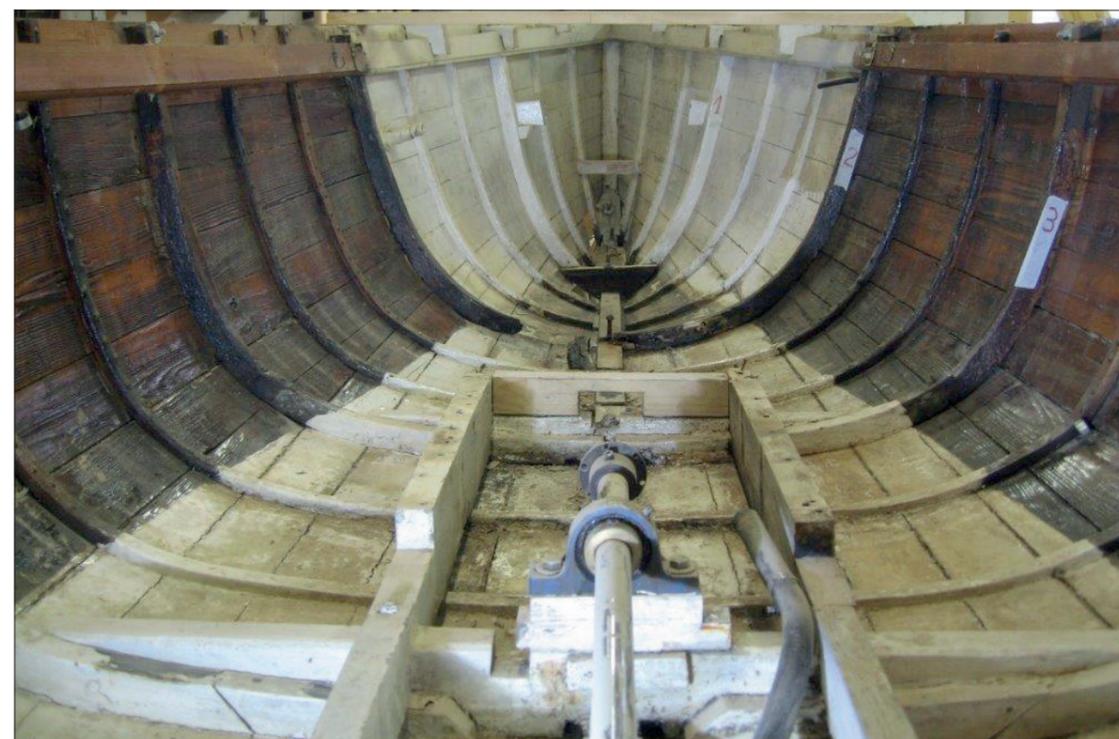
Après plusieurs années hors des eaux lacustres, l'état de ce bateau ne permet malheureusement plus d'engager une restauration. Les parties d'origine sont disloquées ou pourries et les parties restaurées précédemment ne l'ont pas été dans les règles de l'art et n'ont aucun intérêt à être conservées.

Cependant, l'ensemble de la coque reste très intéressant et sa reconstruction à l'identique permettrait de conserver et de faire naviguer à nouveau sur le Léman un bateau de plaisance de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à vapeur.

C'est dans ce but qu'a été créé le 9 mars 2020 l'**Association Chaloupe à Vapeur** afin d'accompagner l'opération de sauvegarde et de reconstruction de cette chaloupe à vapeur exceptionnelle.



Vues de l'intérieur de la coque en direction de la poupe de la chaloupe montrant sa charpente fortement dégradée.



## UN YACHT DE PLAISANCE UNIQUE SUR LE LÉMAN

Une des particularités de ce bateau est d'être le dernier exemplaire d'une famille de yachts de plaisance représentative de la période de transition entre la propulsion à la vapeur et les premiers moteurs à combustion interne, période se situant entre 1880 et les premières années du XX<sup>e</sup> siècle. Les *steam launches*, comme c'est le nom de ce type de coque, étaient répandus dans de nombreux pays, Grande-Bretagne, France, États-Unis.



Un bateau long et fin, dessiné pour favoriser une résistance minimale dans l'eau.

Ces embarcations servaient à la promenade sur l'eau à faible vitesse (au maximum 12 kilomètres à l'heure), aux débuts de la navigation automobile.

Sur le Léman on a retrouvé la trace d'une cinquantaine d'entre-elles, sur des photos, dans des annuaires ou des archives. Seules les *Mouettes Genevoises*, bateaux de transport de passagers de la rade de Genève, naviguent encore en perpétuant ces formes anciennes. Certaines de ces chaloupes connurent une propulsion à la vapeur, remplacée plus tard par un moteur à combustion interne.

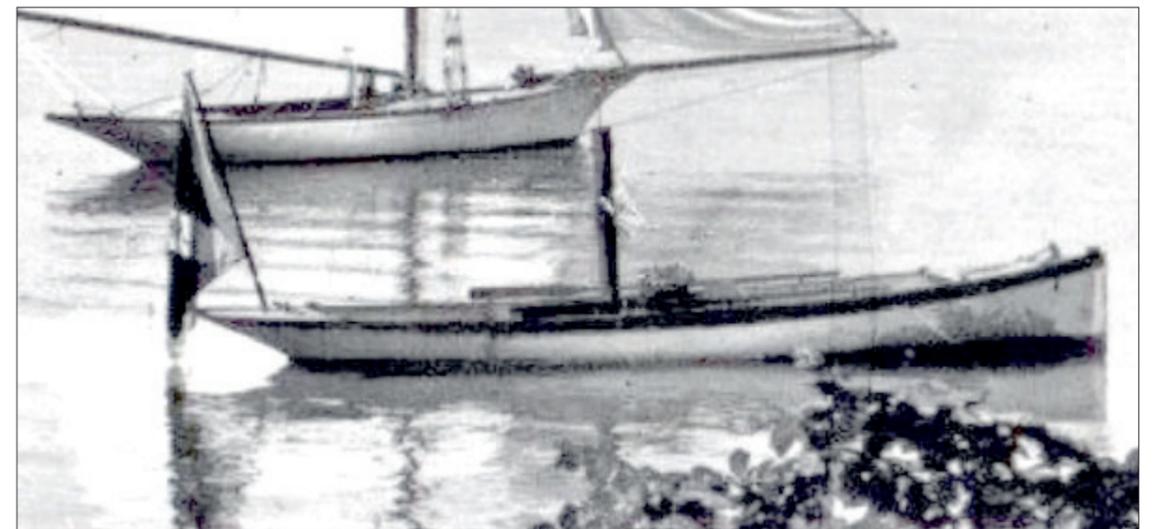
Dans plusieurs pays européens, des steam launches de plaisance ont été conservés ou reconstruits. Sur le Léman aucun projet de ce type n'a encore vu le jour et documenter l'épave du Corsaire ex Don Juan est la dernière occasion de pouvoir restituer un tel élément de notre patrimoine à partir d'une coque encore existante.

La carrière de ce bateau est mal connue puisqu'on n'a pas pu remonter dans son histoire an-

térieurement aux années vingt. Elle est arrivée jusqu'à nous avec un moteur diesel moderne et son dernier propriétaire l'a toujours connue avec ce moteur. Cependant la typologie de ses formes, très renflées dans le tiers avant de la coque, atteste de l'installation d'une chaudière et d'une machine à vapeur à son origine. Des détails de construction, assez archaïques, témoignent de l'ancienneté de cette chaloupe, probablement construite vers 1890.



La rade de Genève entre 1875 et 1890, on distingue une chaloupe à vapeur du même type que la nôtre.



Lara, un vapeur de 8 mètres construit chez Garnier à Genève en 1889.



(Coll. D. Zuchuat)

Une chaloupe motorisée anonyme de dimension comparable à *Corsaire ex Don Juan*.



(Coll. Gervasi)



Deux images de notre chaloupe dans le port de Morges, dans les années 1920.

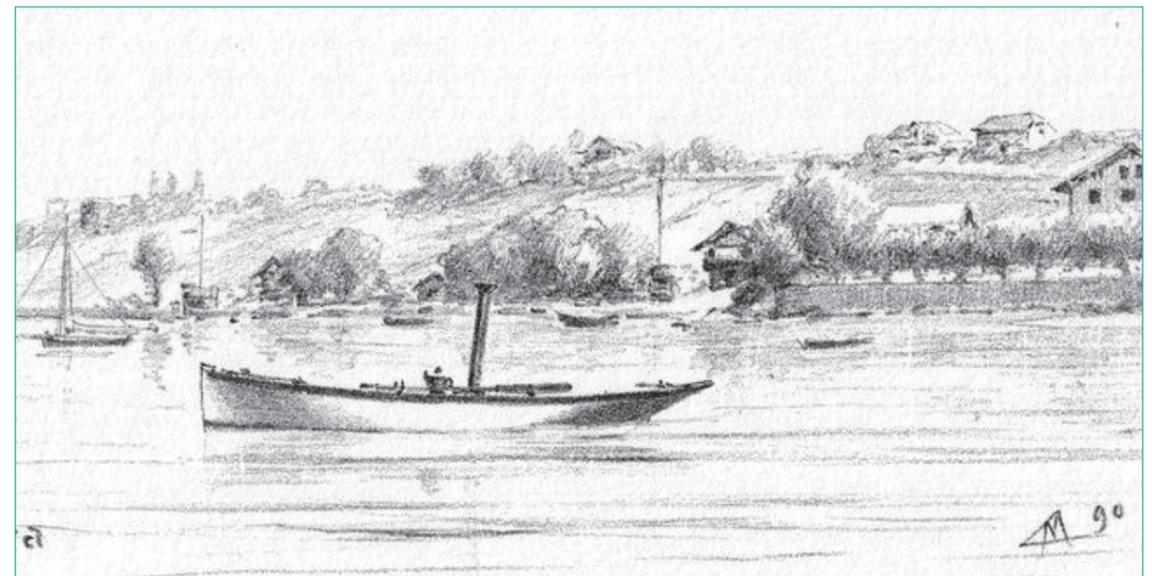
## INTÉRÊT DE LA RECONSTRUCTION D'UNE CHALOUBE À VAPEUR POUR LE LÉMAN

Ce type d'embarcation fait partie de la riche famille des bateaux typiques du Léman. A côté des bateaux de travail conservés ou reconstitués comme les barques (*Neptune, Vaudoise, Demoiselle*), la cochère (*Aurore*) ou encore la nau (*Sapaudia*), il existe toute une flottille de bateaux de plaisance à voile ou à moteur. La plupart d'entre eux ont été restaurés ou reconstruits par des particuliers, d'autres par des associations (le voilier *Phoebus*, le canot à moteur *Gilliat*).

Aucun projet de yacht à vapeur de ce style n'a encore vu le jour sur notre lac, et l'épave du *Corsaire ex Don Juan* est la dernière occasion de reconstruire un tel élément de notre patrimoine.

La navigation à bord d'une telle chaloupe à vapeur est très particulière. La manœuvre d'une machine à vapeur, avec sa chaudière à bois, son panache de fumée et les cris de son sifflet ne laisse personne indifférent.

La promenade à bord d'une telle embarcation est un vrai délice. Le bois de mélèze de la coque, le parfum des vernis, l'odeur du feu de bois ou de charbon se mêlent aux relents d'huile chaude de la machine, procurant un charme inégalé.



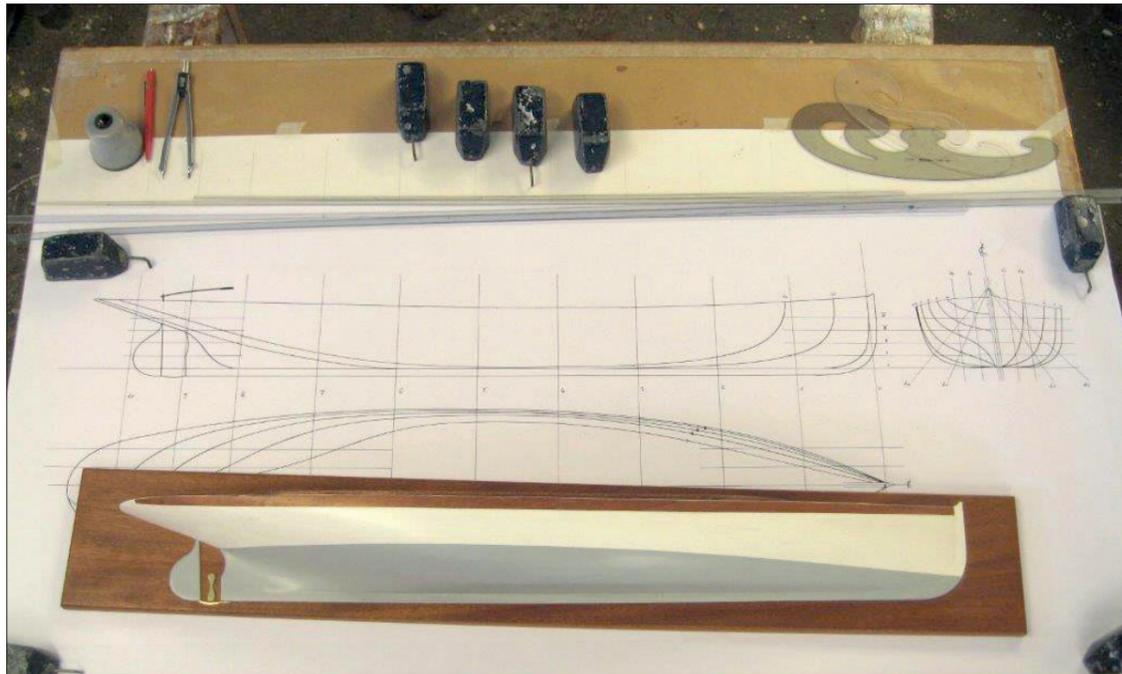
Le Lara à M. Reverdin. Une silhouette conforme à celle de Don Juan à son origine. Dessin de Ch. Meltzer 1890.

## UN CHANTIER EXEMPLAIRE

La construction navale classique est aujourd'hui en déshérence. Les chantiers traditionnels ne construisent pratiquement plus de bateaux neufs en bois. La renaissance de cette chaloupe permettrait à des apprentis d'effectuer à tour de rôle des stages formateurs sur cette coque aux formes complexes.

Les membres de l'Association pourraient également s'initier et participer à des travaux de construction et de finition de la coque. La partie mécanique, chaudière et machine à vapeur, permettrait aujourd'hui une redécouverte de cette technologie historique.

La coque est construite à franc-bord sur une charpente en chêne et en acacia.



Le plan relevé sur l'épave du *Corsaire ex Don Juan*, et sa maquette en demi-coque.

Le bordé est en pitchpin, un bois résineux américain très en vogue au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, mais qui n'est plus disponible. Il sera remplacé par du mélèze, dont les caractéristiques sont proches de celles du pitchpin.

Les autres essences de bois et les principes constructifs d'origine seront scrupuleusement respectés, l'intérêt d'une telle entreprise permettant de retrouver les gestes des anciens artisans.

Une embarcation de cette taille nécessite une machine à vapeur de 6 à 8 chevaux, permettant de naviguer à une vitesse de 12 kilomètres à l'heure. Cette machine sera

reconstruite avec l'aide de spécialistes. La vapeur sera produite dans une chaudière à bois ou à charbon.

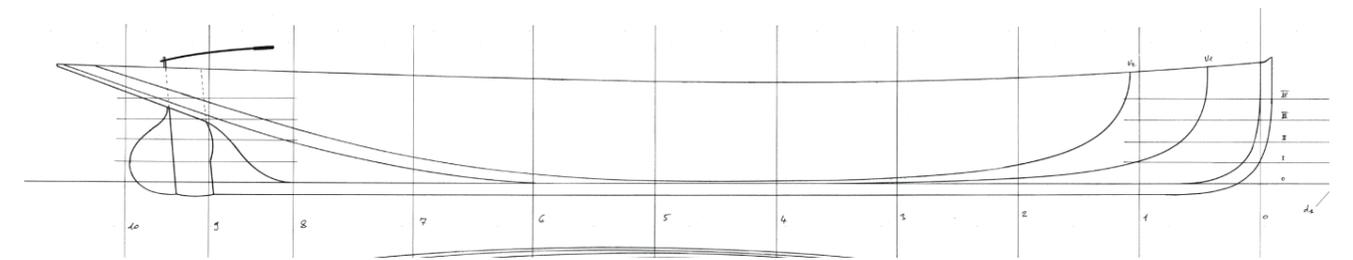
La reconstruction de la coque s'effectuera sur la base du plan relevé sur la chaloupe originale, en respectant les matériaux et essences de bois usités ainsi que les méthodes constructives originales.

La propulsion sera assurée avec une machine à vapeur et la production de vapeur avec une chaudière à bois ou à charbon.

Les finitions extérieures seront peintes avec la préceinte vernie.

Les finitions intérieures seront huilées ou vernies.

Des aménagements simples avec bancs et coussins à l'arrière pour les passagers compléteront l'ensemble. Un tendelet amovible en toile abritera les navigateurs.



### Caractéristiques

Longueur de la coque: 8,50 m

Largeur de la coque: 1,70 m

Déplacement de la coque: 500 kg

Déplacement  
avec machine et chaudière: 1400 kg

Puissance de la machine: 6 à 8 chevaux

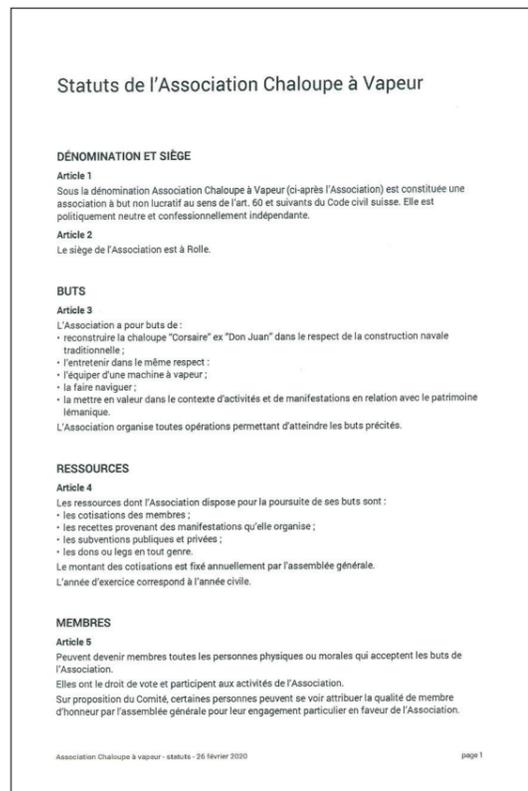
## Exploiter la chaloupe dans un cadre associatif

La chaloupe reconstruite pourra embarquer 5 personnes en plus de son pilote et de son chauffeur-machiniste. La responsabilité et la gestion de sa navigation sera prise par les membres de l'Association.

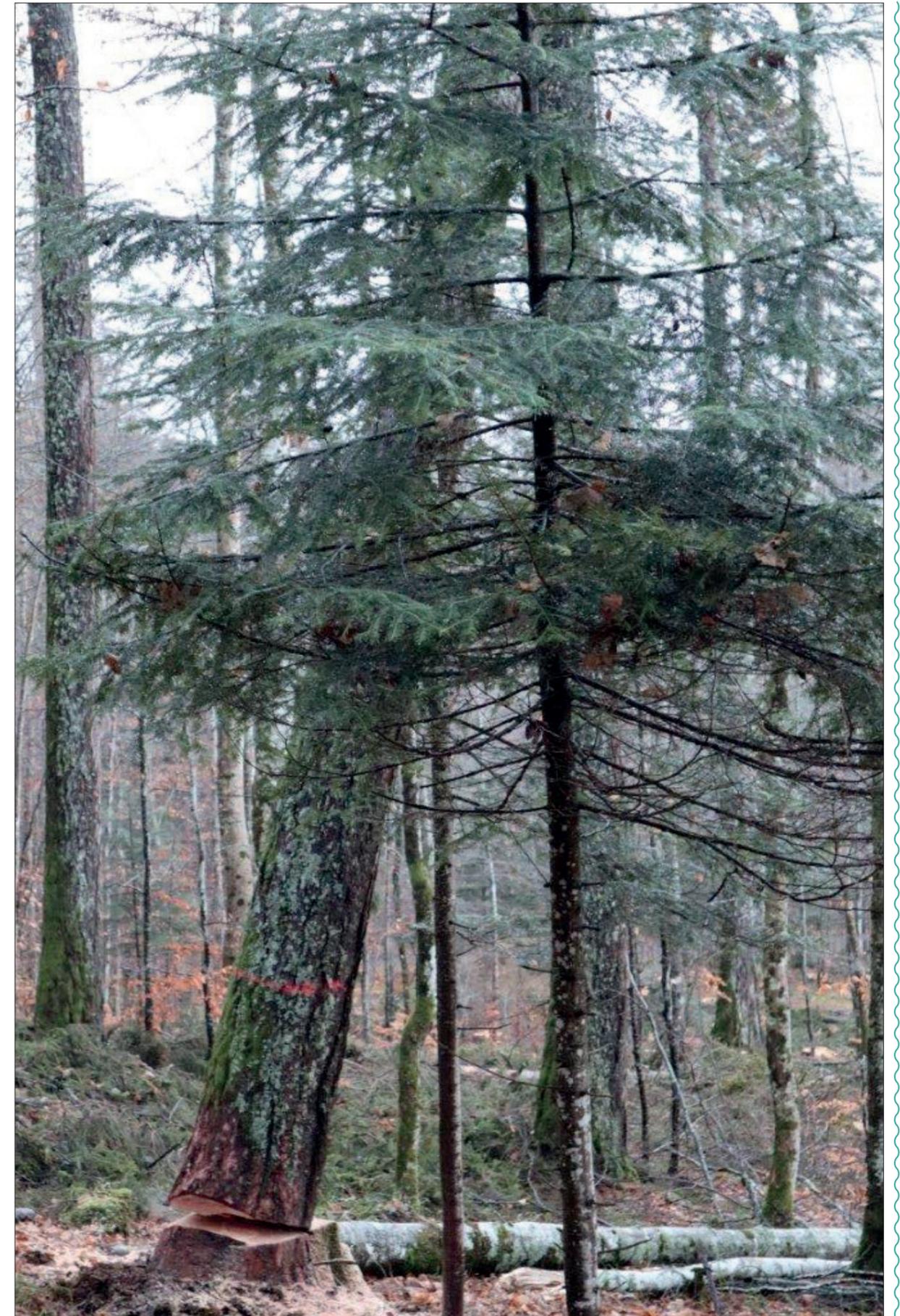
La chaloupe à vapeur pourra participer à des fêtes nautiques à caractère patrimonial: Régate des Vieux Bateaux à La Tour-de-Peilz, Hélice classique, Classique de Sciez, Fête des canots à Rolle, etc. et à des manifestations en relation avec l'histoire, notamment dans le cadre des Journées européennes du patrimoine.

L'Association souhaite avec cette chaloupe initier des groupes de personnes à la propulsion et à la navigation à la vapeur. Une prise en charges d'enfants dans le cadre du Passeport Vacances pour une découverte de la navigation à la vapeur et du lac est envisagée.

La chaloupe à vapeur pourra effectuer le transport de personnalités dans le cadre d'événements politiques ou culturels et participer utilement à des tournages de films historiques.



Les statuts de l'Association adoptés le 9 mars 2020.



Décembre 2018. Un mélèze est coupé pour fournir le bordé de la future chaloupe.

## BUDGET

### RECONSTRUCTION

#### Main d'œuvre

1300 heures à 80.-	104'000.--
650 heures d'apprentie à 35.-	22'750.--
<b>Total main d'œuvre</b>	<b>126'750.--</b>

#### Fourniture

Mélèze, chêne, acacia, acajou, sapin	8'000.--
Visserie, clous, rivets cuivre, boulons	800.--
Accastillage: taquets, chaumards, ferrure d'étrave, ferrement de quille, safran, mèche, tolets, système de direction	3'500.--
Peinture, mastic, vernis.	1'000.--
<b>Total fournitures</b>	<b>13'300.--</b>

**Total coque 140'050.--**

#### Parties mécaniques

Machine à vapeur	20'000.--
Chaudière bois/charbon, cheminée	20'000.--
Ligne d'arbre, tube d'étambot, tourteaux, paliers	2'350.--
Hélice	2'000.--
Installation de la mécanique	15'000.--
<b>Total mécanique</b>	<b>59'350.--</b>

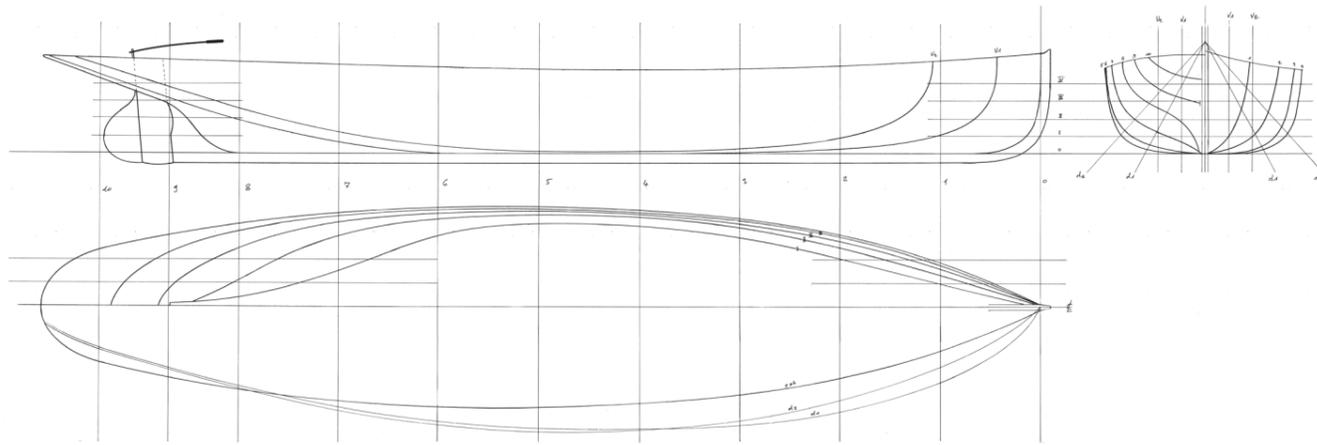
#### Équipement et matériel de bord

Tendelet avec armature laiton	4'000.--
Paire de rames	1'000.--
Pompe de câle Japy	300.--
Batterie et feux réglementaires	600.--
Une ancre et chaîne, amarres	300.--
Chavons, 45 mètres	140.--
Pare-battages 6 pces	260.--
Gilets de sauvetage 7 pces	1'200.--
Bâche complète	3'000.--
Coussins sur mesure	1'000.--
Divers	1'000.--
<b>Total équipement</b>	<b>13'000.--</b>

#### RÉCAPITULATIF

Coque	140'050.--
Mécanique	59'350.--
Équipement	13'000.--
<b>Budget total HT</b>	<b>212'400.--</b>
TVA à 7.7%	16'354.--
<b>Total TTC</b>	<b>228'754.--</b>

Des travaux de finitions et d'équipement pourront être réalisés par des bénévoles entraînant ainsi de possibles économies.



## BUDGET ANNUEL D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DE LA CHALOUPE À VAPEUR

Valeur à neuf du bateau	250'000.--
Frais d'entretien de la coque, manutention, nettoyage, peinture	5'000.--
Frais d'entretien de la partie mécanique	1'500.--
Achat de combustible (bois, charbon)	600.--
Assurance RC et Casco	1'500.--
Frais d'amarrage, taxe de port	1'000.--
Taxe cantonale, frais administratifs	500.--
<b>Total</b>	<b>10'100.--</b>

Une bonne partie de l'entretien sera réalisé par les membres de l'Association.

## ECHÉANCIER

### Automne 2020

Tracé des plans d'exécution, fabrication des gabarits de construction et mise en chantier.

### Hiver 2020-2021

Construction de la coque.

### Été 2021

Mise en place de la partie mécanique, finitions, équipement.

### Automne 2021

Lancement de la chaloupe.

## CONTACTS

Laurent Chenu, président de l'Association  
+41 79 658 55 90 (questions générales)

Jean-Philippe Mayerat, constructeur naval  
+41 78 349 55 74 (questions techniques)





Case postale xxx  
1180 Rolle