



# « RHÔNE » 2019 UNE NOUVELLE VIE

*Les dons versés à L'ABVL, reconnue d'utilité publique, sont déductibles pour les personnes résidant en Suisse dans les limites de la législation fiscale du canton de domicile.*

#### CARACTÉRISTIQUES DU « RHÔNE »

Construction	1927
Rénovations	1959-1960 1968-1969 1995-1996 2010-2011
Révision machine	2002
Constructeur	Sulzer Frères
Capacité	850 passagers
Vitesse horaire	25 km/h
Puissance	850 cv (625 kw)
Longueur	66 m
Largeur	14.3 m

Le financement de la rénovation générale sera en principe assuré par les actionnaires principaux de la CGN, mais l'ABVL sera probablement sollicitée à y participer afin de permettre le lancement des travaux. Elle se tient donc prête à l'assumer et elle a lancé la recherche de fonds en avril 2017.

#### POUR ADRESSER VOS DONNS EN SUISSE

OU A L'ÉTRANGER / FÜR DIE ÜBERWEISUNG IHRER SPENDE IN

UBS (EN CHF) 243-458957.01H

IBAN CH 62 0024 3243 4589 5701 H

BIC UBSWCHZH80A

UBS (EN EUROS) 243-458957.61K

IBAN CH68 0024 3243 4589 5761K

BIC UBSWCHZH80A

#### EN SUISSE

LA POSTE SUISSE COMPTE 17-197675-0

IBAN CH61 0900 0000 1719 7675 0

OU ONLINE VIA PAYPAL

WWW.ABVL.CH/NOUS-SOUTENIR/DONS

#### EN FRANCE

La Lyonnaise de Banque (compte en euros) – Compte 00032572501

IBAN FR76 1009 6182 2900 0325 7250 178 – BIC CMCIFRPP

Avenue de Rhodanie 17 - Case postale 60  
CH -1001 Lausanne  
Tél: +41 (0)21 614 62 88  
info@abvl.ch –  – www.abvl.ch  
CCP 17-197675-0  
IBAN CH61 0900 0000 1719 7675 0



#### 1927 - 1967 : LA PREMIÈRE VIE DU BATEAU

Dernier bateau-salon à vapeur à roues à aubes construit en Suisse en 1927, le «Rhône» se singularise, sur le plan technique, par sa machine à vapeur témoin de l'ultime étape du développement de ce type de propulsion.

En effet, le constructeur Sulzer tente, en réalisant une machine avec graissage automatique sous pression, de le pérenniser en le rendant plus économique : le bateau pourrait naviguer avec un membre d'équipage en moins. La démarche n'a néanmoins pas suffi, car, dès 1930, les moteurs diesel remplacent les machines à vapeur sur les nouvelles unités, et les hélices les roues à aubes.

Le «Rhône» commence sa carrière lors de la Fête des Vignerons en 1927 et assure différents grands services jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Il est désarmé pendant le conflit et remis en service en 1946. En 1959, il échappe, comme le «Savoie», à la transformation en unité diesel-électrique. On se contente, en effet, de remplacer la chauffe à charbon par celle au mazout. Fin 1967, les chaudières d'origine atteignent leur limite d'âge.

#### 1968 : NOUVELLES CHAUDIÈRES

Le bateau est équipé de nouvelles chaudières, qui sont encore en fonction aujourd'hui. Le «Rhône» assure depuis différents grands services. Pendant les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, on le trouve sur le fameux «Rhône-Express» de Genève à St-Gingolph, faisant de lui le vapeur le plus utilisé de tous les lacs du pays (26'000 km par année).

#### 2002 - 2003 LA DEUXIÈME VIE DE LA MACHINE

L'utilisation intense du bateau nécessite de procéder à une révision générale de la machine. Elle est entièrement réalisée par les mécaniciens vapeur de la CGN sous la responsabilité de leur contremaître.

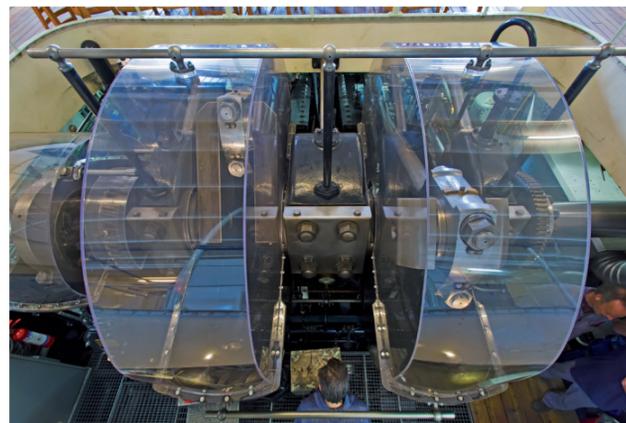
#### 2010 - 2011 : RAFRAÎCHISSEMENT DU SALON DE 1<sup>ÈRE</sup> CLASSE ET VISUALISATION DE LA MACHINE À VAPEUR

Le «Rhône» accueille 850 passagers, dont 206 en restauration intérieure (72 en plus avec la partie arrière du pont supérieur bâchée).

Particularité du bateau : son pont supérieur est relativement peu vitré. Très apprécié en plein été par conditions météo favorables, ceci reste parfois un désavantage, car il faut alors fermer l'espace arrière par des bâches par temps frais ou pluvieux.

Rafraîchissement du salon de 1<sup>ère</sup> classe en restituant à l'identique des canapés courbes et tables ovales et avec la réhabilitation complète du mobilier original et l'installation d'un tapis de sol de grande tradition.

Remplacement des capots, nécessaires en raison du graissage sous pression, à l'origine métalliques par une structure en plexiglas.



#### RÉNOVATION GÉNÉRALE 2019-2020

Si la machine à vapeur d'origine fonctionne encore à pleine satisfaction depuis sa révision générale pendant l'hiver 2002-2003, les groupes auxiliaires qui assurent l'alimentation électrique du bateau arrivent en fin de vie, les deux chaudières datant de 1968 sont gourmandes, la coque et les superstructures présentent des signes de fatigue évidents et les installations sanitaires et surtout de cuisine ne répondent plus aux normes actuelles.

L'Office fédéral des transports (OFT) a formulé un certain nombre d'exigences contraignantes à respecter afin de permettre l'exploitation du bateau au-delà du 31 décembre 2017, qui nécessiteraient des investissements considérables. Tenant compte du fait qu'une rénovation générale deviendrait malgré tout inévitable quelques années plus tard, la CGN, après consultation notamment de l'ABVL, a décidé d'y renoncer.

2018 sera consacré à préparer, tant techniquement que financièrement, la rénovation générale dans le but de lancer les travaux en 2019 et de remettre

le bateau en service en automne 2020 ou au plus tard au printemps 2021. Cet échancier a obtenu l'accord de principe des services compétents des trois cantons lémaniques, actionnaires majoritaires de la CGN, mais nécessitera toutefois encore l'accord politique une fois le projet définitivement ficelé.

Quel sera le «Rhône» après rénovation ? Premièrement, s'il gardera sa machine d'origine unique au monde, la production de la vapeur sera assurée par une nouvelle chaudière économique et il bénéficiera aussi d'autres améliorations techniques déjà introduites sur les autres bateaux Belle Epoque. Les installations de cuisine et sanitaires seront entièrement remises à neuf. Le bateau retrouvera son aspect patrimonial extérieur (exemple la timonerie) et intérieur (exemple le salon, qui aura à nouveau une entrée centrale) au plus près de son concept d'origine et en gardant son pont supérieur largement ouvert. Le tout bien sûr compatible avec les exigences de sécurité, de confort et d'exploitation de nos jours. Ceci sous l'expertise du Conservateur des monuments et des sites et de l'Association patrimoine du Léman.