

Décision de classement

## La flotte Belle Epoque du Lac Léman



argumentaire de  
classement  
et

description des unités  
de la flotte

Laurent Chenu  
Conservateur des monuments et des sites  
9 juin 2011

Projet de décision de classement

# La flotte Belle Epoque du Lac Léman

## argumentaire de classement et description des unités de la flotte

1	Introduction	3
2	Histoire de la flotte Belle Epoque	4
3	Caractéristiques de la flotte Belle Epoque	6
4	Etat de conservation et évaluation de la flotte Belle Epoque	8
5	Sauvegarde et mise en valeur de la flotte Belle Epoque	10
6	Description des unités de la flotte Belle Epoque	11
	"Montreux" (1904)	13
	"Vevey" (1907)	17
	"Italie II" (1908)	21
	"La Suisse II" (1910)	25
	"Savoie" (1914)	29
	"Simplon III" (1915-1920)	33
	"Helvétie II" (1926)	37
	"Rhône III" (1928)	41
	Tableau récapitulatif	45
7	Bibliographie sélective et références	51

# 1 Introduction

A l'automne 2010, Monsieur François Marthaler, Conseiller d'Etat en charge du Service de la mobilité et de la Division patrimoine a décidé de lancer une procédure de classement de la flotte Belle Epoque du Lac Léman. Cette décision confirme l'intérêt et l'engagement du canton de Vaud à soutenir la valeur patrimoniale et touristique du remarquable et unique ensemble en Suisse et en Europe - c'est même la plus importante au monde pour sa capacité d'accueil de passagers - que constituent les célèbres bateaux-salons propulsés par leurs imposantes roues à aubes.

La mesure de protection décidée le 24 novembre 1999 par l'inscription sur la liste d'inventaire cantonal des monuments historiques de huit bateaux de la Compagnie générale de navigation a ouvert la voie aux premiers engagements importants de son propriétaire, des autorités, des associations de sauvegarde et du public pour la sauvegarde, la conservation et à la restauration de plusieurs bateaux de la flotte Belle Epoque naviguant sur le Lac Léman. Le "Montreux" en 1999-2001, le "Rhône III" partiellement en 2002-2003 puis en 2010-2011, le "Simplon III" partiellement en 2004-2005 puis en 2010-2011, le "Savoie" en 2004-2006, et enfin le vaisseau-amiral "La Suisse" en 2007-2009 ont été partiellement ou complètement restaurés dans les règles de l'art. Ce travail considérable s'est appuyé à la fois sur des recherches d'archive, des études d'amélioration des conditions d'exploitation et des propositions de restitution ainsi que sur une mise en œuvre de qualité faisant intervenir les connaissances, les compétences et le savoir-faire de très nombreux ingénieurs, artisans et ouvriers. Grâce à l'engagement des associations de sauvegarde et des passionnés de la batellerie, les fonds nécessaires ont permis d'accompagner l'investissement important consenti par la Compagnie Générale de Navigation (CGN) et ses actionnaires, dont les cantons riverains.

Cet engagement dénote l'intérêt croissant manifesté pour ce patrimoine mobile et vivant. La mesure de classement permettra d'apporter plus de soutien pour la recherche de fonds nécessaire à l'investissement des futures interventions ainsi que pour la poursuite des études et pour la mise en œuvre de prochaines restaurations. La campagne débutée à l'orée du XXI<sup>e</sup> siècle doit se poursuivre, et doit aboutir à consolider la valeur matérielle et la valeur d'usage de ces navires. La reconnaissance que garanti leur classement comme monument historique donnera également une orientation claire à la nécessité d'une conservation dynamique de ce patrimoine navigant. Car il ne peut y avoir de stratégie ou de mesure de sauvegarde sans une mise à disposition d'un usage renouvelé des qualités qui ont permis à ces navires d'exception d'être présents jusqu'à ce jour.

Le patrimoine vit, évolue et ne peut être isolé ni de son contexte géographique, territorial, ni ne doit être éloigné d'un usage poursuivi ou retrouvé. À ce titre, la flotte Belle Epoque représente pour l'économie locale et touristique un enjeu de premier ordre. Entretenir, restaurer ou transformer ces bateaux pour permettre à un public toujours enchanté de poser le pied sur ces monuments flottants, voilà bien la responsabilité des autorités cantonales en matière de sauvegarde du patrimoine et en offre de mobilité touristique.

Il s'agit bien aujourd'hui de promouvoir, avec le classement de la flotte Belle Epoque, un signe fort envers les acteurs, les partenaires et les utilisateurs de ce patrimoine. Cette mesure est plus qu'une mesure de protection. C'est d'une part un engagement sur l'avenir et la pérennité de ce moyen de transport et de délasserment. C'est d'autre part, un engagement à mettre en œuvre une politique de travaux de restauration et une stratégie d'entretien permanent de ce patrimoine. Il ne suffit plus dorénavant de sauver un

patrimoine. Il faut désormais lui donner les conditions de sa transmission utile aux générations futures au-delà même de sa simple conservation.

C'est par son usage public toujours constant et accueillant, par la mise en œuvre de savoirs et de métiers de la construction navale et mécanique toujours honorés, et par la poursuite de l'accompagnement de solutions financières toujours en adéquation responsable de son bon fonctionnement que ce patrimoine inscrira dans le paysage lémanique sa contribution à un développement durable de haute valeur historique et culturelle.

## 2 Histoire de la flotte Belle Epoque

Ce chapitre livre ici de larges extraits du texte écrit par Didier Zuchuat, Président de l'Association Patrimoine du Léman (APL) et édité par la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN).

### (...) **La fondation en 1873**

C'est en 1823, grâce à l'initiative d'Edward Church - consul des Etats-Unis d'Amérique en poste en France et grand artisan de la promotion de la navigation à vapeur à travers l'Europe - que le premier bateau à roues à aubes de Suisse est lancé sur les eaux bleues du Léman, sous le nom de "Guillaume-Tell". Quelques cinquante années plus tard, la CGN naît de la fusion des trois sociétés qui se partageaient alors les services de navigation au moyen d'une huitaine de bateaux : "Helvétie" (1841) et "Bonivard" (1868) appartenant à la "*Compagnie de l'Helvétie*"; "Léman III" (1857) à la "*Société du bateau à vapeur le Léman*" (statuts deux à Lausanne); "Aigle III" (1857) à "*L'Aigle, société anonyme de bateaux à vapeur*" de Genève ainsi que les propriétés en indivision "Guillaume-Tell II" (1853), "Chillon" (1857), "Rhône" (1857) et le célèbre "Winkelried II" à deux cheminées (1871). Les statuts de la nouvelle "*Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman*" sont adoptés le 16 janvier 1873.

Progressivement, les services de navigation vont devoir composer avec l'avènement des chemins de fer et l'afflux important des touristes dans toute la région lémanique. La flotte de la CGN devra donc chercher sans cesse à s'agrandir en assurant le meilleur confort aux voyageurs et une desserte irréprochable. La CGN passera plusieurs commandes à *Escher, Wyss & Cie* de Zurich : tout d'abord un bateau-salon aux emménagements luxueux et de dimensions alors inégalées, "Mont-Blanc II" (1875), puis plusieurs petites unités pour les services de cabotage ainsi qu'un deuxième bateau à deux ponts muni de l'éclairage électrique, "France" (1886), enfin un demi-salon rapide "Major-Davel" (1892). Mécontente des essais médiocres réalisés par cette dernière livraison et très échaudée à la suite d'une grave explosion survenue peu après sur le bateau-amiral de sa flotte, la Compagnie se tourne alors vers un nouveau fournisseur : la Société anonyme *Sulzer Frères* de Winterthur. Elle lui passe commande d'un grand bateau d'une capacité de 1'000 passagers qu'elle souhaite mettre en service à l'occasion de l'Exposition Nationale Suisse de 1896 se tenant à Genève. Celui-ci sera opportunément baptisé "Genève" (1896) et scellera le début d'une collaboration remarquable entre l'armateur et le constructeur.

### **La Belle Epoque (1896-1914)**

Puis c'est la "Belle Epoque", une véritable apothéose en matière de fréquentation touristique. Dans cette euphorie, la CGN prend son élan, elle grandit en stature et en

beauté. L'argent tombe en cascade sur les guichets des bateaux, sans l'ombre d'une concurrence sur le lac.

Une seconde unité pour le transport de voyageurs est livrée par *Sulzer*. Il s'agit du premier bateau à roues à aubes fonctionnant à la vapeur surchauffée, "Lausanne" (1900). Ce système avait déjà été expérimenté avec la mise en service d'un cargo à vapeur, "Rhône" (1898). Par la suite, deux autres bateaux pour le service de marchandises "à petite vitesse" sont commandés : "Mercure II" (1901) et "Chablais" (1904) puis un quatrième muni, en première mondiale d'un moteur diesel à changement de marche électrique, "Venoge" (1905). Durant la période qui précède la Grande Guerre, la CGN va mettre à l'eau, à la cadence d'un bateau neuf tous les dix-huit mois, sept magnifiques bateaux-salons : "Montreux" (1904), "Général-Dufour" (1905), "Vevey" (1907), "Italie II" (1908), "La Suisse II" (1910), "Valais" (1913), "Savoie" (1914) et commander un huitième qui sera achevé après le conflit mondial, "Simplon III" (1915-1920).

### **La Première Guerre mondiale et la période d'entre-deux guerres**

Août 1914, la "Belle Epoque" s'évanouit subitement, soufflée, comme un rêve. Le conflit mondial va malmener durement la CGN : plusieurs bateaux devront être immobilisés. Il faudra même démolir, sous le signe de la récupération des métaux, les anciennes gloires du lac : "Helvétie", "Aigle III", "Winkelried II" ainsi que les petites unités "Guillaume-Tell IV", "Simplon II" et "Dauphin".

Une fois les hostilités terminées, la Compagnie veut croire à un retour des affaires et enregistre un regain de fréquentation. Après la mise à flot du très grand "Simplon III" puis la perte accidentelle par le feu du "Bonivard", la CGN et *Sulzer* lancent encore deux bateaux équipés des derniers développements techniques, "Helvétie II" (1926) et "Rhône III" (1928). Ces trois dernières livraisons représentent les ultimes bateaux à vapeur construits en Suisse.

Entre 1925 et 1929, quatre assez bons exercices sont enregistrés mais l'adaptation de l'entreprise aux nouvelles conditions économiques est laborieuse. Il est impossible d'élever le tarif en proportion du renchérissement des prestations kilométriques et la flotte ne compte que de grandes unités, toutes dispendieuses en équipages, en frais de route et d'entretien. Dès 1930, la situation financière est compromise.

Afin de diminuer les frais de marche, le nouveau directeur de la CGN, M. Edouard Meystre, pense alors à substituer à la machine à vapeur un moteur diesel, dont la puissance motrice serait transmise aux roues par voie électrique. Ainsi, le "Genève" est transformé avec succès en première mondiale au chantier d'Ouchy d'octobre 1933 à août 1934.

### **La Seconde Guerre mondiale (1939-1945)**

Malgré deux aides financières octroyées par les pouvoirs publics en 1938 et 1939, la CGN connaît de grandes difficultés et doit envisager l'arrêt de l'exploitation. Entre 1939 et 1942, elle peut encore occuper ses ouvriers à moderniser radicalement, en y adaptant deux hélices à pas variables, le vétéran "Léman II" datant de 1857. Pendant la guerre, les vapeurs "Général-Dufour", "La Suisse II" et "Rhône III" ainsi que "Montreux" sont immobilisés car ils sont les plus gros consommateurs de charbon. Les unités motorisées, "Genève" et "Léman IV", sont également hors service par manque de carburant approprié. En 1943, l'assainissement financier de la CGN est devenu inéluctable et les pouvoirs publics seront à nouveau appelés à intervenir.

### Les années 1950

Au sortir de la guerre, les affaires vont s'améliorer rapidement pour la CGN alors même que les coûts d'exploitation restent élevés. Au titre de l'adaptation technique, la CGN bénéficie de subsides fédéraux et cantonaux. Elle en profite pour remplacer les machines à vapeur de trois bateaux par des installations diesel-électriques ("Lausanne" en 1949 puis "Vevey" et "Italie II" entre 1953 et 1958). Les services reprennent de l'ampleur, l'affection du public pour la promenade en bateau reste entière. En 1957, la CGN se retrouve prête à considérer l'avenir avec confiance.

### Les années 1960 - 1970

(...) Au cours des années 1960, la CGN remplace encore les machines à vapeur du "Montreux" (1961) et de l'"Helvétie II" (1977) par des installations diesel-électriques. Elle procède en revanche sur "La Suisse II", le "Savoie", le "Simplon III" et le "Rhône III" au remplacement des chaudières et à la modernisation de la plupart de ses bateaux à vapeur avec l'abandon du charbon remplacé par l'huile de chauffe (hormis les bateaux "Major-Davel", "Général-Dufour" et "Valais" qui seront finalement démolis). Au début de la décennie suivante, les bateaux diesel-électrique "Genève" et "Lausanne" se verront encore remplacés par deux nouvelles constructions à hélices, "Chablais II" (1973) commandé auprès de *Schiffswerft* à Linz en Autriche puis "Ville-de-Genève" (1978) à nouveau commandé à Kressbronn.

### Et après...

Dans les années 1980, la décision est prise d'engager prioritairement les bateaux à roues à aubes sur les grandes courses. En effet, le grand public apprécie leur tranquillité de marche, les grands ponts spacieux et, bien entendu, les salons où flotte la douceur de vivre. (...)

## 3 Caractéristiques de la flotte Belle Epoque

Aucun autre plan d'eau en Europe ne possède autant de bateaux mus par des roues à aubes dont la majorité (cinq unités) est propulsée encore par des machines à vapeur. C'est donc déjà par son nombre exceptionnel (huit unités) que la flotte Belle Epoque du Lac Léman s'illustre au-delà des frontières helvétiques dans le corpus international des navires historiques.

### Une homogénéité constructive unique

Une des caractéristiques majeures de cet ensemble réside dans son homogénéité constructive et stylistique. Tous sortis des ateliers de l'entreprise de Winterthur des Frères Sulzer, les bateaux à roues à aubes ont été conçus et dessinés sous la direction d'un seul architecte naval danois, Gunnar Hammershaimb, natif des Iles Féroé. Ces huit navires construits entre 1904 et 1928 constituent ainsi une série unique au monde. Ils composent à la fois un condensé le plus important de l'histoire passionnante des navires à roues à

aubes, mais illustrent surtout l'évolution technique extraordinaire développée par cette entreprise particulièrement féconde dans le premier quart du XXe siècle.

De cet ensemble, chaque machine présente des particularités, des qualités et parfois quelques défauts bien distincts. Véritable source de compréhension de ce mode de propulsion si particulier, cette série est une illustration parfaite des savoirs techniques, des développements d'ingénierie et des modes constructifs de ce temps imprégné de progrès mécaniques et industriels, empreint de modernité.

Au-delà de cette collection technique, l'intérêt de pouvoir disposer de cette flotte est de pouvoir disposer avec elle d'une source permanente de connaissances, de savoirs faire et d'aptitudes si particuliers. Aucun autre ensemble de compétences n'est à ce jour concentré sur un seul plan d'eau, dans un seul lieu, autour d'un seul chantier naval. Ce regroupement exceptionnel d'ingénieurs, d'entreprises et d'ouvriers spécialisés est d'ailleurs significatif des engagements pris depuis le début des années 2000 pour mettre en valeur et enrichir la culture des savoirs et des métiers de la construction navale relative à ce type de navire.

Le maintien et la restauration de tels engins techniques n'ont de sens, encore une fois, que si cela permet de mettre à disposition du public des navires qui naviguent et fonctionnent parfaitement dans leur rôle de transporteur, fut-il principalement touristique. Cette volonté de maintenir en service cette flotte permet également d'entretenir à la fois l'agilité et la fiabilité des mécaniciens, et la compétence du personnel navigant du bord. Il ne peut y avoir de patrimoine mobile et vivant sans cet engagement permanent d'hommes et de femmes disposés à contrôler, à entretenir et à conduire ces machines flottantes.

Le public ne s'y trompe pas, puisqu'il privilégie dans ses choix de parcours les courses des bateaux dont les machines ouvertes laissent apparaître le ballet mécanique permanent des bielles de la machine et le travail des personnes qui en assurent le bon fonctionnement.

### **L'évolution stylistique d'un temps nouveau**

Si le tournant du XXe siècle marque le début d'une culture exaltant la modernité technique comme symbole de puissance des machines sur l'environnement géographique et social, le développement touristique guide cet engouement pour la modernité en l'accompagnant d'une mise en valeur créatrice et artistique de première qualité. Abandonnant à l'ingénieur et à l'industriel l'étude et la réalisation de structures flottantes et de machines à vapeur, les architectes et les artisans rivalisent de talents pour faire correspondre l'environnement intérieur des navires aux goûts et aux aspirations artistiques de l'époque.

Véritables florilèges architecturaux et décoratifs, les unités de la flotte Belle Epoque deviennent des bateaux-salons. Ils proposent une palette exceptionnelle de styles et d'ornements caractéristiques à la fois du temps passé et des orientations artistiques du début du XXe siècle européen. L'exceptionnel développement touristique de la Riviera vaudoise, la construction d'importants palaces et hôtels sur toute la région lémanique vont favoriser l'émergence d'un prolongement flottant et mobile à ces nouveaux hébergements touristiques. Riches décors, matériaux précieux ou encore confort du mobilier et du service sont adaptés à une clientèle dont la villégiature à terre s'accompagne de promenades lacustres correspondantes à cette nouvelle culture du tourisme et du délassément en pleine croissance.

S'inspirant des références stylistiques du passé, les aménagements intérieurs et le mobilier suivent les goûts du moment et favorisent un art dont l'origine française renforce l'affirmation des canons de la beauté classique. Pilastres cannelés et luminaires ciselés, marqueteries de fleurs et tissus colorés, tapis aux motifs élaborés, meubles vernis et

éléments décoratifs sont pour la plupart commandés à de remarquables artisans et artistes de la région.

La flotte Belle Epoque est une illustration unique des capacités créatives et de la maîtrise des techniques artistiques du moment. Chaque bateau, chaque salon ou décor est l'occasion de performances artistiques exceptionnelles et particulières. L'élégance des salons, la richesse des matériaux utilisés confèrent à cet ensemble une valeur patrimoniale singulière. Elle témoigne du haut niveau esthétique de l'art et de l'artisanat local du début du XXe siècle.

Ces décors participent à la cohérence de chaque navire, et leur restauration ou leur reconstruction ont permis de sauvegarder ici aussi à la fois la matérialité de l'environnement historique des passagers et le confort renouvelé d'un usage qui attire chaque année un public à la recherche de l'esprit du temps passé autant qu'à son inscription dans le confort du temps présent.

## 4 Etat de conservation et évaluation de la flotte Belle Epoque

D'une manière générale, la conservation des navires qui constitue la flotte Belle Epoque est bonne, voire très bonne. Malgré les transformations souvent importantes qu'ont subi certaines unités dès les années trente et ce jusque à la fin du XXe siècle, près des deux tiers de la flotte des bateaux à roues à aubes (5 sur 8) est aujourd'hui soit restaurée, soit en chantier, soit encore en phase de l'être. La mise hors service de trois navires l'"Helvétie II" (1926) depuis janvier 2002, l'"Italie" (1907) depuis décembre 2005 et le "Vevey" (1905) depuis octobre 2010, ne peut être prolongée indéfiniment sans dégât important à la coque et aux aménagements intérieurs, sans parler de la difficulté dans ces conditions de maintenir ces bateaux dans un état de navigation potentielle.

Les fiches présentées au chapitre 6 du présent document permettent de dresser une évaluation précise et actualisée de la valeur patrimoniale de chaque bateau. Elles permettent de donner une vision complète de la situation pour chaque navire autant que pour l'ensemble de la flotte Belle Epoque.

Les coques rivetées des bateaux sont évidemment toutes d'origine, même si certaines ont vécu des réparations ponctuelles plus importantes. Les safrans de gouvernail ont été parfois modifiés dans leur forme. Les roues à aubes, sont toutes présentes dans leur état d'origine. Sur les huit unités, cinq possèdent encore une machine à vapeur. L'important travail de restauration et de révision entrepris sur plusieurs bateaux depuis le début du présent siècle a permis notamment au "Montreux" de retrouver une machine à vapeur. A noter que toutes les chaufes au charbon ont été modifiées pour permettre l'usage d'huile lourde, puis légère à la fin des années 1990.

Les ancres (7 sur 8) et les cloches (7 sur 8) sont presque toutes d'origine. Les plaques de signalisation émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux (3) ont remplacé celles de la construction. Les autres sont modernes et ont été adaptées lors des transformations du milieu du XXe siècle.

Les dispositions du pont principal sont toutes conformes à l'état original. Elles présentent l'identité la plus forte de chaque unité et représentent parfaitement les qualités essentielles

de chaque aménagement. Les boiseries des salons de 1<sup>ère</sup> classe sont toutes d'origine ou ont été reconstituées sur la base de celles d'origine. Le mobilier est désormais parfaitement répertorié et retrouve petit à petit son bateau d'origine après avoir été déplacé d'une unité à l'autre au gré des transformations et usages particuliers de chaque navire.

Les principales transformations intérieures regardent les volumes et positionnements de l'entrée du salon de 1<sup>ère</sup> classe. Déplacés pour permettre de nouveaux aménagements de cette partie des bateaux, ce dispositif est refait à neuf pour la moitié des unités.

Sur le pont supérieur, les aménagements ont souvent subi de lourdes transformations. Si les dispositions générales reprennent pour l'essentiel l'état d'origine (6 sur 8), la plupart des salons-fumoirs a été supprimé, et des vitrages latéraux ont généralement fermé les parties ouvertes, centrales et arrières du pont supérieur. L'escalier menant au pont supérieur est généralement conservé dans sa position et sa matérialité (6 sur 8).

Les rotondes ont été parfois agrandies ou ont été reconstituées lors de travaux récents de restauration. Leurs boiseries sont partiellement conservées et leur mobilier est pour la plupart neuf ou ancien, peu de meubles de cette partie de l'aménagement sont d'origine (2 sur 8).

L'équipement des navires a bien sûr suivi l'évolution des techniques de navigation. La timonerie a souvent été remplacée par une timonerie moderne, carrée ou arrondie et altère généralement la silhouette des unités qui en sont dotées (5 sur 8). Seuls deux navires ont conservé une timonerie ancienne, ou on été pourvu d'une nouvelle timonerie réalisée conformément à celle de l'époque (3 sur 8). On trouve encore en fonction les transmetteurs d'ordre d'origine ou ancien, les fameux "chadburns" ou "télégraphes" sur quatre unités, les autres ayant été remplacés par des moyens modernes de communication entre la passerelle et la salle des machines.

Les mâts en bois ont tous été remplacés par des mâts en métal ou en fibre de verre et résine, leur implantation et leur taille étant pour la moitié d'entre eux conformes à l'original (4 sur 8). Trois bateaux seulement ont conservé leurs manches à air d'époque et dans des positions identiques à celles datant de leur construction. Sur les huit unités, il ne reste qu'une seule cheminée datant partiellement de la construction du navire et dans sa position d'origine, sur l'"Helvétie". Directement dépendantes de la motorisation des navires, les cheminées ont suivi les transformations et les remplacements de chaque machine. Il ne subsiste donc de la silhouette d'antan que la forme et l'implantation de cheminées qui ne crachent plus désormais les volutes sombres émanant de la combustion du charbon de l'époque.

Cet inventaire des caractéristiques spécifiques de la flotte Belle Epoque et de ses unités permet de mieux cerner la valeur patrimoniale de ces bateaux exceptionnels. Aussi fidèle que soit leur conservation, aussi remarquable que soit leur restauration, ces navires présentent tous des divergences avec leur état d'origine. Loin de dénaturer fondamentalement leur substance et leur valeur patrimoniales, ces écarts rendent compte avec pertinence de l'évolution des techniques, de l'importance croissante de la sécurité et des modifications des conditions de navigation et de manœuvre des navires.

Les récentes interventions lors des dernières restaurations de "La Suisse II" ou de la "Savoie" ou du "Simplon III" montrent au contraire que les restitutions fidèles des éléments d'origine permettent à la fois de répondre à ces nouvelles conditions d'utilisation et de garantir un respect des formes, des matériaux et des techniques qui ont prévalu au moment du lancement de chaque bateau sur le Lac Léman.

La flotte Belle Epoque donne aujourd'hui une leçon de patrimoine. Par son classement au titre de monument historique, elle montre qu'à l'inverse d'une conservation figée, un objet doit s'entretenir, se modifier ou se transformer avec respect et créativité pour accéder au rang de monument. Sa valeur technique, formelle, matérielle et esthétique ne suffit pas à restituer la noblesse de son temps. Encore faut-il que son usage, son fonctionnement et sa navigation dans le cas d'un bateau, soient garantis pour lui donner le droit d'être reconnu et soutenu dans la poursuite de son existence.

## 5 Sauvegarde et mise en valeur de la flotte Belle Epoque

C'est à cette fin de respect autant que d'entreprise que la mesure de classement s'adresse. Ni déposé sous une cloche de verre ou entreposé dans un musée, ni livré aux inévitables bouleversements des moyens de transport de notre temps, le patrimoine naval lacustre doit trouver dans sa mise en valeur touristique et dans son évolution maîtrisée les conditions de sa pérennité.

Les caractéristiques de chaque bateau doivent être étudiées, son histoire et ses transformations sondées afin de permettre que toute intervention future puisse se laisser guider par ces références et ces fondements. Les techniques anciennes et les outils contemporains doivent se conjuguer pour atteindre ce haut degré de restitution comme d'innovation, processus qui a déjà opéré avec succès sur les récentes restaurations du navire amiral "La Suisse II" ou lors des chantiers ponctuels du "Simplon III".

Les défis ne manquent pas de donner une vie nouvelle aux unités qui restent à quai depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas seulement de faire en sorte que ces navires rejoignent les unités navigantes pendant la saison estivale. Il faut pouvoir accompagner avec sérénité la commercialisation et l'usage retrouvés de ces bateaux aujourd'hui immobiles, allongés paresseusement le long d'un quai.

C'est dans cette perspective que la description de chaque unité a été dressée et avec elle une évaluation de ses caractéristiques à mettre en avant. Les éléments essentiels décrits permettront d'orienter et de formuler des hypothèses de restauration autant que celle de la transformation potentielle et respectueuse de chaque bateau. Afin de porter au plus haut la valeur matérielle et la valeur d'usage de ce patrimoine, nous suggérons d'appuyer toute décision à la fois sur cet inventaire - compris comme une source d'orientation des interventions futures - et sur la capacité d'une structure technique et patrimoniale décisionnelle forte. La commission patrimoniale de la Compagnie Générale de Navigation joue déjà ce rôle. Le prolongement de son activité permettra de prendre toutes les décisions nécessaires dans la double tâche qu'impose ce type exceptionnel de patrimoine : donner l'opportunité de son utilisation permanente et garantir la matérialité des éléments historiques qui composent tout monument de grande valeur.

Dans sa séance du 5 avril 2011, le Grand Conseil du canton de Vaud a par ailleurs souscrit à l'enjeu important que constituent la restauration et la remise en état de naviguer des unités de la flotte Belle Epoque. Il a autorisé par son vote le Conseil d'Etat à utiliser un crédit d'investissement de CHF 16'602'600.- pour le financement, notamment, des travaux de rénovation du bateau historique "Vevey" et des travaux d'assainissement du chantier naval de la Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman, à Ouchy-Lausanne. Cet

engagement financier conséquent est un signe fort du législateur en matière de protection de ce patrimoine d'exception.

Le tableau ci-dessous propose une notation patrimoniale (de \*\*\*, valeur la plus forte à ( ), valeur la plus faible) et transcrit la volonté de doter cet inventaire d'une approche opérationnelle dynamique. La déclinaison en quatre étapes de compréhension des éléments patrimoniaux s'appuie sur une quadruple évaluation portant tout d'abord sur l'état de conservation, puis conduit à l'appréciation de la valeur patrimoniale de l'élément. Cette dernière implique une mesure de protection et débouche sur une directive d'intervention :

### Notation patrimoniale et directive d'intervention

***	<i>État de conservation</i> <i>Valeur patrimoniale</i> <i>Mesure de protection</i> <i>Directive d'intervention</i>	Élément d'origine ou partiellement d'origine. Haute valeur patrimoniale. Forte, à conserver absolument. A restaurer fidèlement.
**	<i>État de conservation</i> <i>Valeur patrimoniale</i> <i>Mesure de protection</i> <i>Directive d'intervention</i>	Élément partiellement d'origine ou neuf, complètement ou partiellement reconstruit selon l'original. Valeur patrimoniale importante. Importante, à conserver. A restaurer ou à reconstruire dans ses parties altérées, fidèlement à l'original.
*	<i>État de conservation</i> <i>Valeur patrimoniale</i> <i>Mesure de protection</i> <i>Directive d'intervention</i>	Élément neuf, complètement ou partiellement reconstruit sans référence à l'original. Faible valeur patrimoniale. Faible, à ne conserver que partiellement. A transformer largement ou à reconstruire selon l'original.
( )	<i>État de conservation</i> <i>Valeur patrimoniale</i> <i>Mesure de protection</i> <i>Directive d'intervention</i>	Élément neuf. Sans valeur patrimoniale. Aucune, à ne pas conserver. A remplacer ou à reconstruire selon l'original.

## 6 Description de la flotte Belle Epoque

Les fiches ci-dessous ont été élaborées sur la base d'un mandat d'étude donné à Monsieur Eric Teyssiere, ancien Conservateur des monuments et sites du canton de Vaud. Les données recueillies et actualisées remplacent celles mentionnées lors de l'inscription à l'inventaire des monuments historiques de 1999. Les indications figurant dans ce descriptif s'appuient sur les informations collectées auprès du service technique de la Compagnie Générale de Navigation, dirigé par Monsieur Eric Soret, ingénieur, et par la visite du chantier et des bateaux. Elles s'appuient également sur une relecture attentive de Monsieur Didier Zuchuat, expert indépendant, Président de l'Association patrimoine du Léman (APL), de Monsieur Maurice Decoppet, Président de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) et de Monsieur Yves de Sibenthal, Président de la Fondation Pro Vapores. Que toutes les personnes qui ont apporté leur contribution compétente à l'exactitude de ces données soient ici vivement et chaleureusement remerciées. Ces

données seront régulièrement mise à jour en fonction de nouvelles découvertes ou compléments d'investigations effectués notamment lors des interventions de restauration à venir. Une synthèse de ces données figure à la fin de cet argumentaire.

Les huit bateaux à roues à aubes du Lac Léman sont présentés dans la chronologie de leur construction :

"Montreux"	(1904)
"Vevey"	(1907)
"Italie II"	(1908)
"La Suisse II"	(1910)
"Savoie"	(1914)
"Simplon III"	(1915-1920)
"Helvétie II"	(1926)
"Rhône III"	(1928)

note Les photographies illustrant chaque fiche descriptive sont extraites des sites de référence mentionnés au chapitre 7, ou sont aimablement mises à disposition par Eric Teysseire.

Les dessins d'origine des bateaux sont extraits de l'ouvrage de Jürg Meister, Josef Gwerder et Erich Liechti, *Schiffahrt auf dem Genfersee*, Bâle et Stuttgart, Birkhäuser Verlag, 1977



## Nom "Montreux"

**Synthèse** Le plus ancien de la flotte, rénové entre 1998 et 2001. Boiseries provenant du salon du bateau "Valais" démolé. Machine à vapeur de conception moderne pouvant être commandée depuis la passerelle.

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** "Sister-ship" du bateau "Général Dufour" (construit en 1905, désarmé en 1965 et démolé en 1977). Boiseries du salon de 1<sup>ère</sup> classe provenant du bateau "Valais" démolé en 2003. Le plus lourdement transformé de la flotte mais également le plus ancien. Prototype, dans ses formes, des bateaux actuels et en même temps dernier vestige des bateaux de type lourd. A l'origine, coque blanche, superstructures vertes, cheminée noire et blanche.

**Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN du 14 juin 1902
Dates de construction	1902-1904
Date de mise en service	12 mai 1904
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Louis-Philippe
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Henry Bobaing, Lausanne (boiseries transférées du bateau "Valais")
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1904 à 1931	Conservation pratiquement complète de son état d'origine.
En 1931	Le fumoir du pont supérieur est supprimé et remplacé par un vitrage courant de bord à bord
De 1958 à 1962	Transformation profonde. Remplacement de la machine à vapeur par une propulsion diesel-électrique, modernisation complète du salon, raccourcissement de la cheminée, remplacement de la timonerie d'origine par une timonerie moderne carrée, pose de vitrages du pont supérieur, etc.
En 1999 et 2001	Le bateau est rénové "dans le style d'origine", non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation. Une machine à vapeur remplace la motorisation diesel-électrique et les boiseries du salon du "Valais" sont intégrées au salon reconstruit
Etat de navigation	En service, continu depuis le 21 mai 2001 après la dernière restauration

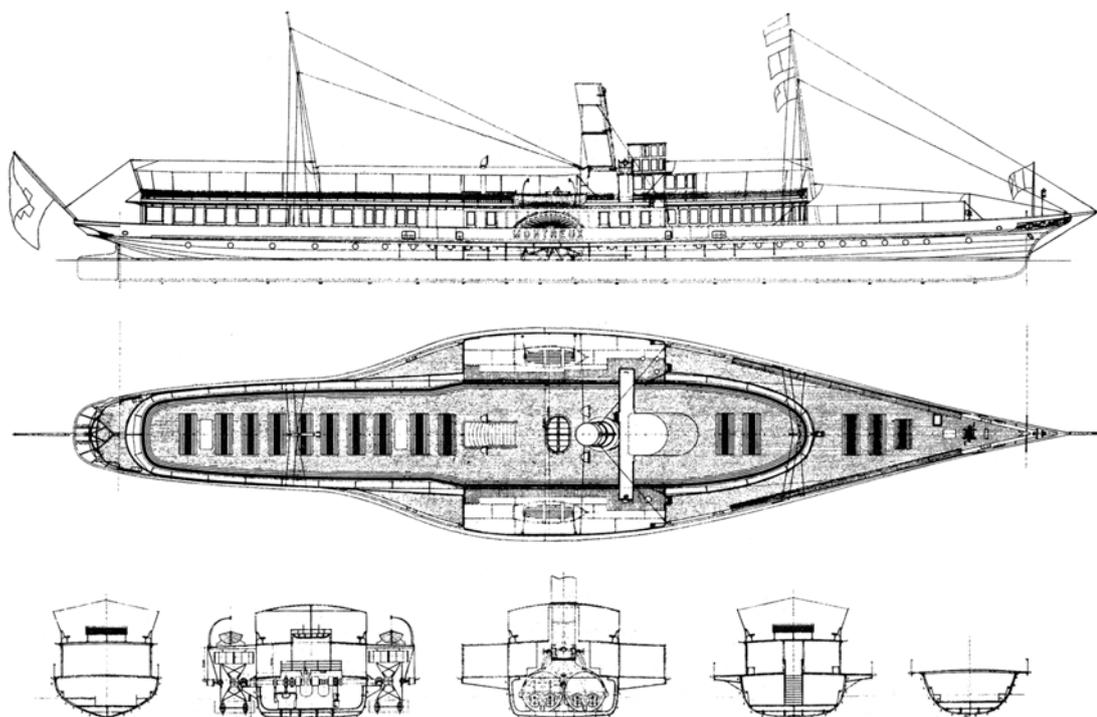
**Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	319.0 t (de l'origine à 1962 : 309.5 t)
Longueur hors tout	66.30 m
Longueur à la flottaison	60.00 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	1,41 m à l'origine
Vitesse maximale	25.0 km/h (29.0 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	560 p (de l'origine à 1961 : 1'100 p, entre 1962 et 1998 : 1'000 p)

Equipage	5 p (13 p en 1904)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur oblique construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'050 CV
Type de propulsion successive	De 1962 à 1999, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique réalisée par BBC (Baden)
Puissance successive	De 1962 à 2001, 1'100 CV
Type de propulsion actuelle	Depuis 2001, machine à vapeur Winpro/DLM, à 2 cylindres obliques égaux positionnés derrière l'axe, à simple détente, vapeur surchauffée, distribution Joy, graissage par gravité, 1 chaudière construite par ABB/Ygnis
Puissance actuelle	884 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre 3.40 m

<b>Patrimoine</b>	<b>Evaluation et conservation</b>	<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations modernes en résine, mèche et safran de gouvernail rectangulaire non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine (8 palettes par roue)	***
Machine	Machine à vapeur moderne	*
Ancres	A jas, originales	***
Cloche de bord	Moderne	()
Signalétique	Moderne	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Panneaux de boiseries récupérés du bateau "Valais"	**
Mobilier du salon	Mobilier neuf	()
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Construction moderne dans l'axe de l'escalier	()
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries neuves	()
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	()
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès Au pont supérieur	Construction récente	()
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*

Salon fumoir	Rotonde agrandie	*
Timonerie	Timonerie reconstituée s'inspirant du modèle original	*
Mâts	Modernes, en fibre de verre et résine, implantation et dimensions proches de celles d'origine, diamètre erroné	*
Cheminée	Cheminée reconstruite s'inspirant de la cheminée des années 1950, sifflet aigu provenant du bateau "Major Davel" et datant de 1912	*
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	( )
Manches à air	Remplacées et déplacées	( )





*Nom* "Vevey"

**Synthèse** Mis à part l'absence de machine, le bateau le plus authentique de la flotte, salon en marronnier incrusté amarante et ébène rehaussé de garnitures en bronze ciselé. Second bateau le plus utilisé en Suisse: près de 3 millions de kilomètres sur le Lac Léman jusqu'à sa mise hors service en octobre 2010.

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** "Sister-ships" du bateau "Italie II" (construit en 1908, actuellement hors service). Premier de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la Compagnie Générale de Navigation (CGN). Le mieux conservé mis à part le remplacement de la machine à vapeur.

### **Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN du 12 mai 1906
Dates de construction	1906-1907
Date de mise en service	15 août 1907
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries néo-Directoire et mobilier Sécession viennoise
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Carl Gilg-Steiner (boiseries) et Robert Rittmeyer (mobilier)
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1907 à 1928	Conservation pratiquement complète de son état d'origine
En 1928	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
De 1953 à 1955	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir
En 2010	Le bateau est retiré du service en octobre et stationne depuis lors à Genève
Etat de navigation	Hors service depuis le 1 <sup>er</sup> octobre 2010

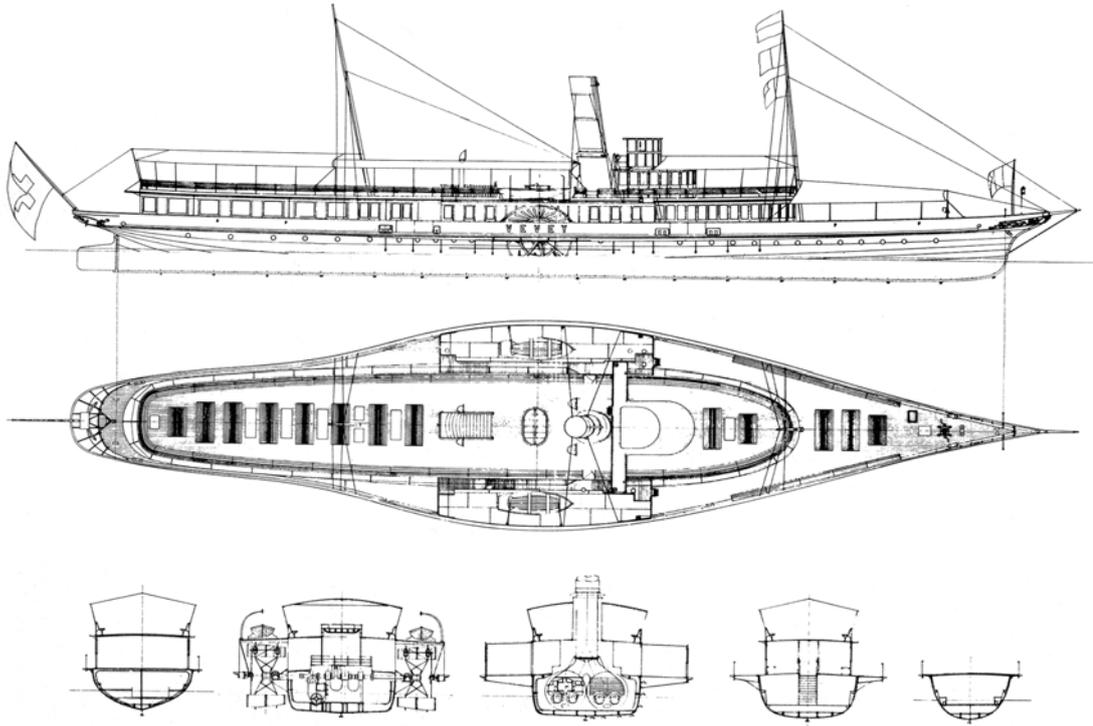
### **Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Motor Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	297.0 t (de l'origine à 1962 : 303.5 t)
Longueur hors tout	64.00 m
Longueur à la flottaison	58.00 m
Largeur hors tout	14.00 m
Largeur au maître bau	7.00 m
Tirant d'eau à lège	1,41 m à l'origine
Vitesse maximale	25.0 km/h (26.88 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	Entre 1955 et 2010 : 750 p (à l'origine : 1'000 p)
Equipage	4 p (11 p en 1904, 8 p en 1955)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité

Puissance d'origine	823 CV	
Type de propulsion actuelle	Depuis 1955, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique construite par BBC (Baden)	
Puissance actuelle	700 CV	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre 3.40 m	
<b>Patrimoine Evaluation et conservation</b>		
		<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en grande partie absentes (seul subsiste l'écusson de la fin des années 1910 à la poupe), mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Remplacée par une installation diesel-électrique en 1955	*
Ancre	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, signée Perret à Lausanne, datée	***
Signalétique	Disparate	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier de la rotonde	Mobilier ancien	**
Escalier d'accès à la buvette	Etat original avec nez de marches siglés	***
Grand escalier d'accès Au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Etat de 1955	*
Salon fumoir	Supprimé et remplacé en 1955 par un vitrage courant de bord à bord	*
Timonerie	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**
Mâts	Moderne en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	()
Cheminée	Cheminée reconstruite, trop courte, mauvaise inclinaison sifflet endommagé et remplacé par celui du bateau "Général Dufour" (identique et datant de 1905)	*
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	()

Manches à air Déplacées en arrière

\*\*





**Nom "Italie II"**

**Synthèse** Mis à part l'absence de machine, bateau très authentique, magnifique salon néo-Empire en acajou rehaussé de bronzes dorés. Bateau le plus utilisé des eaux suisses et seul à avoir dépassé les 3 millions de kilomètres au moment de son arrêt.

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** "Sister-ship" du bateau "Vevey", présente les mêmes qualités, avec toutefois un peu plus d'altérations des détails. Second de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

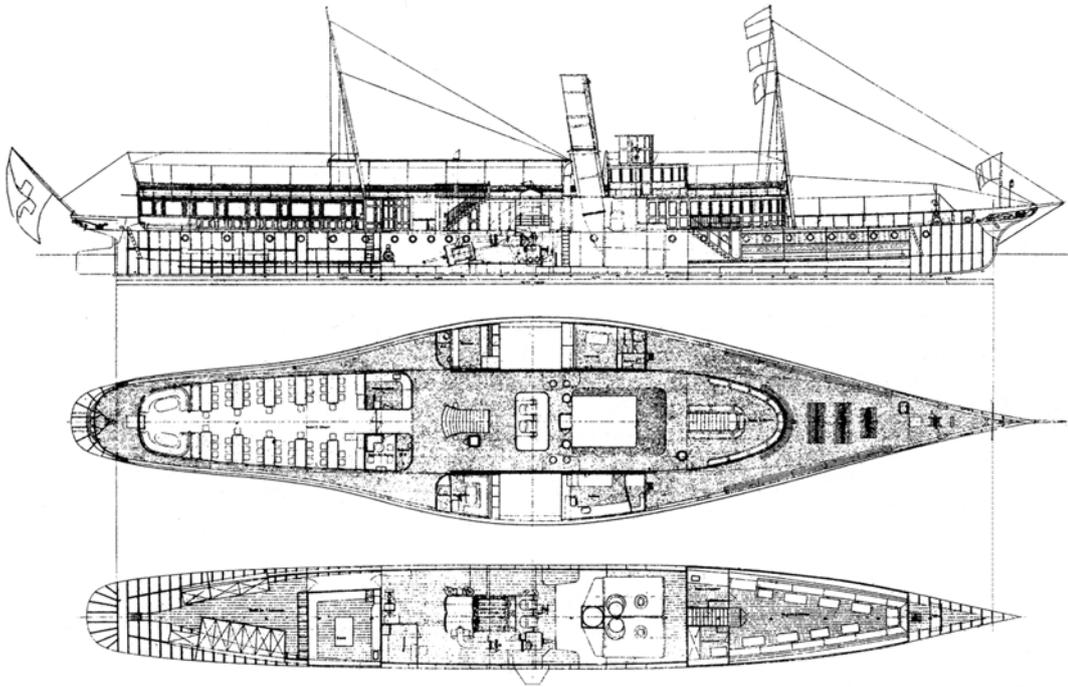
### **Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale extraordinaire de la CGN du 1 <sup>er</sup> décembre 1906
Dates de construction	1907-1908
Date de mise en service	1 <sup>er</sup> juin 1908
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Empire
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Constant Vez, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1908 à 1930	Conservation pratiquement complète de son état d'origine
En 1930	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
De 1956 à 1958	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir
En 2005	Le bateau est retiré du service en décembre et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive
Etat de navigation	Hors service depuis le 5 décembre 2005

### **Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Motor Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	296.0 t (de l'origine à 1958 : 297.5 t)
Longueur hors tout	64.00 m
Longueur à la flottaison	58.00 m
Largeur hors tout	14.00 m
Largeur au maître bau	7.00 m
Tirant d'eau à lège	(1,38 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.40 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	Entre 1958 et 2005 : 800 p (à l'origine : 1'000 p)
Equipage	4 p (8 p en 1958, 11 p en 1904)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité

Puissance d'origine	850 CV	
Type de propulsion actuelle	Depuis 1958, machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par Sulzer Frères (Winterthur), transmission électrique réalisée par BBC (Baden)	
Puissance actuelle	700 CV	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m	
<b>Patrimoine Evaluation et conservation</b>		
		<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations absentes, mèche et safran de gouvernail original remplacé, forme du safran trapézoïdal	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Remplacée par une installation diesel-électrique en 1958	*
Ancres	Marrel, d'origine	***
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***
Signalétique	Disparate	()
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier largement d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	()
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Etat de 1958	*
Salon fumeur	Supprimé et remplacé en 1958 par un vitrage courant de bord à bord	*
Timonerie	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**
Mâts	Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	()
Cheminée	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Commande moderne	()
Manches à air	Déplacées en arrière	**





## Nom "La Suisse II"

**Synthèse** Navire amiral de la flotte. Restaurer entre 2007 et 2009, il peut servir de modèle pour les restaurations à venir. Salons néo-Louis XVI en érable ondé en 1<sup>ère</sup> classe et en acajou en 2<sup>ème</sup> classe, splendide travail de bois sculpté. Machine à vapeur la plus ancienne de la flotte CGN.

**Valeur** \*\*\*

**Particularités** Machine à vapeur apparente.  
Bateau amiral de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).  
Construction unique, à l'époque le bateau le plus grand et le plus prestigieux jamais lancé en Suisse.  
Figures de proue et de poupe sculptées et recouvertes à la feuille d'or.  
Canot de sauvetage situé à la poupe (arrière) du bateau.

### **Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 6 juin 1908
Dates de construction	1909-1910
Date de mise en service	31 mai 1910
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Louis XVI
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Ernest & Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Constant Vez, Lausanne
Interventions	
De 1910 à 1931	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1931	Le pont supérieur est partiellement fermé par un vitrage
En 1959-1960	Transformation des chaudières, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde Modernisation des aménagements intérieurs et du mobilier, la rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe est modifiée (nouveaux sabords) et le vitrage du pont supérieur est rénové, entraînant la suppression du fumoir
En 1970-1971	Pose d'une nouvelle timonerie carrée unifiée et remplacement des deux chaudières d'origine par une seule chaudière de grand volume
Entre 2007 et 2009	Le bateau est entièrement restauré dans les règles de l'art et retrouve presque intégralement son aspect d'origine. La chaudière est retubée, les salons sont reconstruits à partir de ceux du "Valais"
Etat de navigation	En service, depuis le 16 mai 2009, après les travaux de la dernière restauration

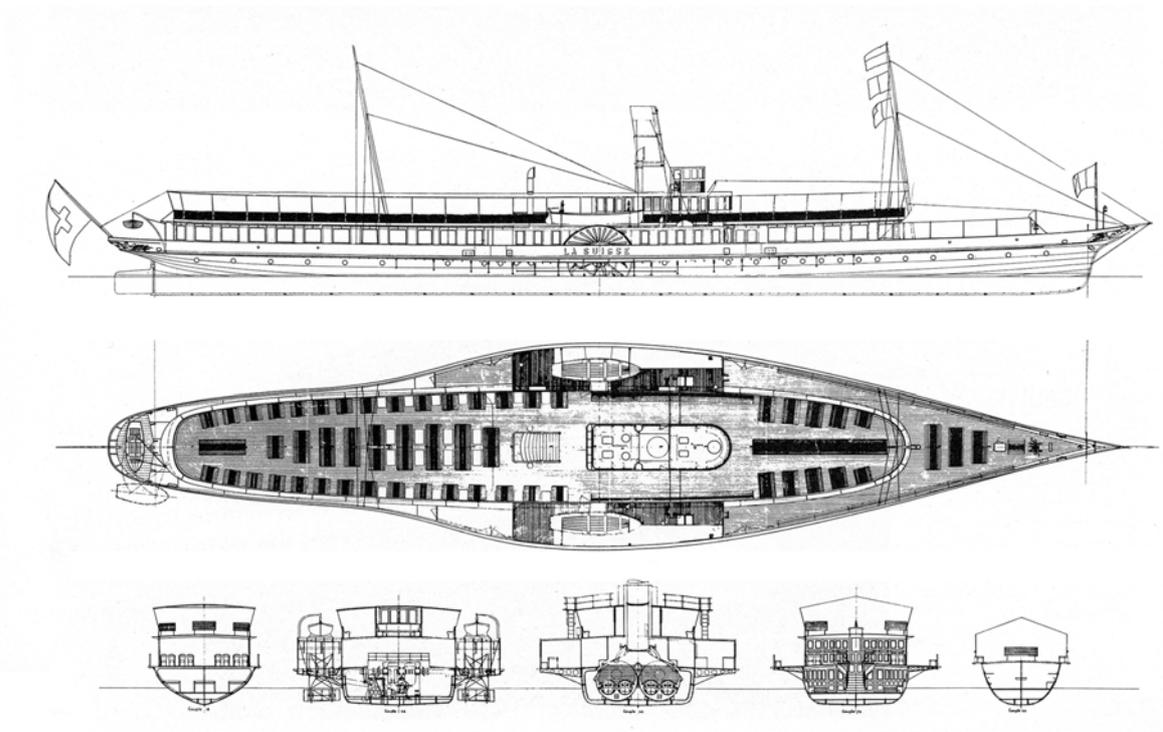
### **Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	513.0 t (de l'origine à 1971 : 436.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.25 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,42 m à l'origine)

Vitesse maximale	25.00 km/h pouvant être augmentée jusqu'à 30 km/h (30.00 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'500 p)
Equipage	6 p (10 p en 1971, 13 p en 1910)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'450 CV
Type de propulsion successive	
De 1971 à 2007	Machine à vapeur avec une seule chaudière construite par Siller & Jamart (Wuppertal-D)
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 1 chaudière construite par Siller & Jamart (Wuppertal-D). Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffe à l'huile légère
Puissance actuelle	1'450 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Deux hélices d'étrave

<b>Patrimoine</b>	<b>Evaluation et conservation</b>	<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en bois sculpté et doré reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacé, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancres	Marrel, d'origine	***
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert (Porrentruy), ornementée et datée	***
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original.	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Etat original reconstitué dans les règles de l'art	***
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries d'origine	***

Mobilier de la rotonde	Mobilier reconstitué d'après les plans d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Reconstruit avec nez de marches siglés	**
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Rotonde reconstituée, mais élargie	**
Timonerie	Timonerie reconstituée sur la base du modèle original	**
Mâts	Mâts en résine modernes, implantation et dimensions correctes	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double remplacé dans les années 1950	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Wilkens (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
Manches à air	Reconstruites, implantation correcte	**





**Nom** "Savoie"

**Synthèse** Rénové entre 2004 et 2006, il a retrouvé sa silhouette d'origine. Salon en cerisier, superbe travail de marqueterie polychrome aux essences multiples. Ultime machine classique de 900 CV construite par Sulzer.

**Valeur** \*\*\*

**Particularités** Machine à vapeur apparente. "Sister-ship" du bateau "Valais" (construit en 1913, désarmé en 1961 et démolé en 2003). Seule unité conservée de la série des bateaux de la classe des "60 m" avec une machine à vapeur classique.

**Histoire** Données d'origine et interventions

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 31 mai 1912
Dates de construction	1913-1914
Date de mise en service	23 mai 1914
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Louis-Philippe
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1914 à 1927	Le bateau conserve son état d'origine
En 1927	Le pont supérieur est partiellement fermé par un vitrage
En 1959	Remplacement de la chauffe au charbon par la chauffe à l'huile lourde
En 1964	Mise hors service
En 1966-1967	Transformation du bateau, nouvelle chaudière, chauffe à l'huile lourde, nouvelle timonerie carrée unifiée et déplacement de la cuisine du tambour dans l'arrière du salon entraînant une modification majeure de celui-ci
Entre 2003 et 2006	Le bateau est entièrement restauré et retrouve presque intégralement son aspect d'origine, la chaudière est changée
Etat de navigation	En service, depuis le 20 mai 2006, après les travaux de la dernière restauration

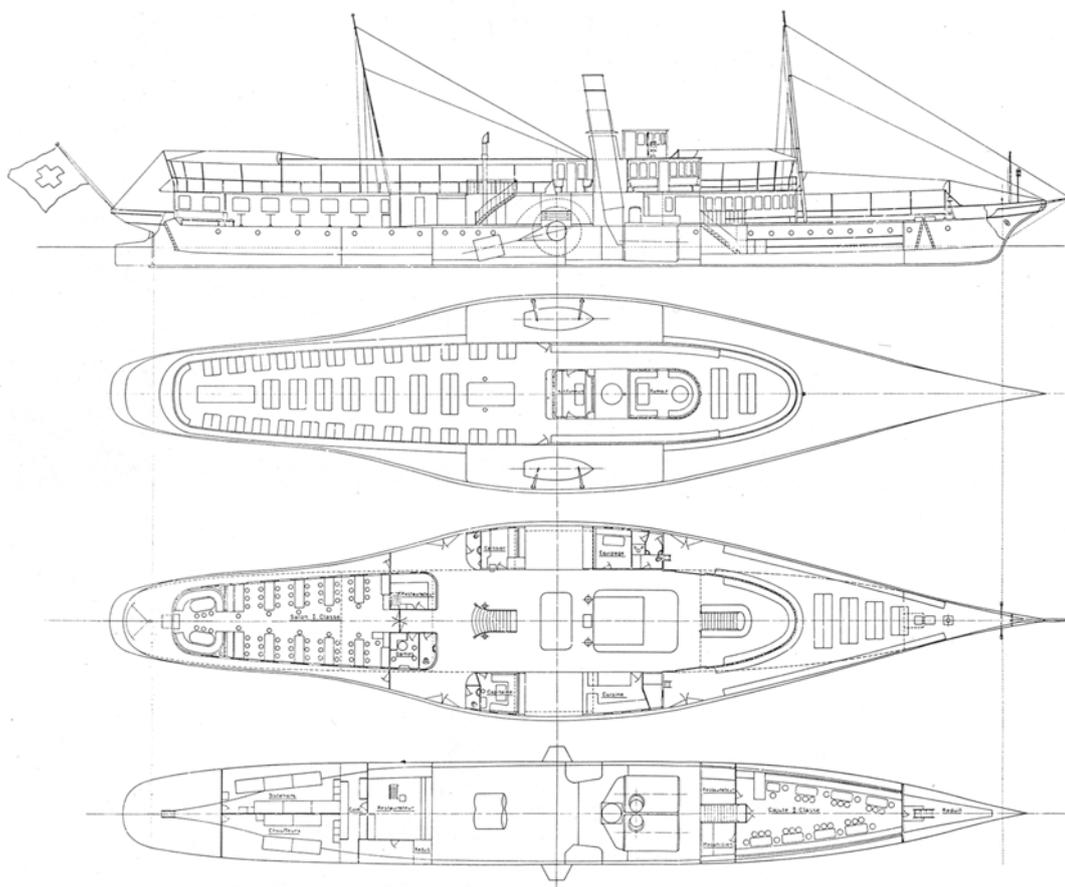
**Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	334.0 t (de l'origine à 1967 : 314.0 t)
Longueur hors tout	66.00 m
Longueur à la flottaison	60.00 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	(1,40 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.40 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	560 p (à l'origine : 1'100 p)
Equipage	6 p (13 p en 1914, 10 p en 1967)

Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	900 CV
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, 1 chaudière construite par Hoval. Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffe à l'huile légère
Puissance actuelle	900 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m
Divers	Une hélice d'étrave

<b>Patrimoine</b>	<b>Evaluation et conservation</b>	<b>Valeur</b>
Coque	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en fer forgé et métal repoussé reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran trapézoïdale	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancres	A jas, remplacées	**
Cloche de bord	Originale, signée Jules Robert à Nancy, ornementée et datée	***
Signalétique	Moderne	( )
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier du salon	Mobilier neuf	( )
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Construction moderne dans l'axe de l'escalier	*
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries neuves	( )
Mobilier de la rotonde	Mobilier neuf	( )
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	( )
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Rotonde reconstituée	**
Timonerie	Timonerie reconstituée sur la base du modèle original	**

Mâts	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine de marque Maihak toujours en place mais actuellement non fonctionnels (modifiés en 2006 pour transmission électrique)	**
Manches à air	Remplacées, implantation correcte	**





*Nom* "Simplon III"

**Synthèse** Partiellement rénové entre 2003 et 2005 et entre 2010 et 2011. Premier bateau de la flotte Sulzer sur le Lac Léman comportant une machine disposée devant l'axe des roues à aubes. Commandé en 1913, sa mise en service n'est intervenue que 7 ans plus tard, à la fin de la seconde guerre mondiale. Le salon de 1<sup>ère</sup> classe est en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par l'ébéniste lausannois réputé Henry Bobaing.

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** Machine à vapeur apparente. "Sister-ship" du bateau "Helvétie" (construit en 1926). Le premier bateau à vapeur Sulzer lancé sur le Léman avec la machine tournant à l'envers comme sur les lacs de Suisse alémanique. Eléments constructifs présentés à l'Exposition nationale de 1914 à Berne.

**Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 30 septembre 1913
Dates de construction	1914-1920
Date de mise en service	fin juin 1920
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Friedrich Schuebeler
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Henry Bobaing, Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1920 à 1932	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1932	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
En 1958-1959	La chauffe au charbon est remplacée pour la première fois sur le Léman par la chauffe à l'huile lourde
En 1961	Modernisation radicale du pont supérieur entraîne la suppression du fumoir remplacé par un vitrage courant de bord à bord ainsi que de son escalier d'accès
En 1966-1968	Les chaudières sont remplacées
2003	Le 18 août, le conduit de cheminée de la machine explose en rade de Genève
En 2004-2005	A la suite d'une avarie, le bateau est partiellement restauré.
En 2010-2011	Les travaux de restauration partielle sont poursuivis
Etat de navigation	En service, depuis le 2 juillet 2005, après les travaux de la dernière restauration

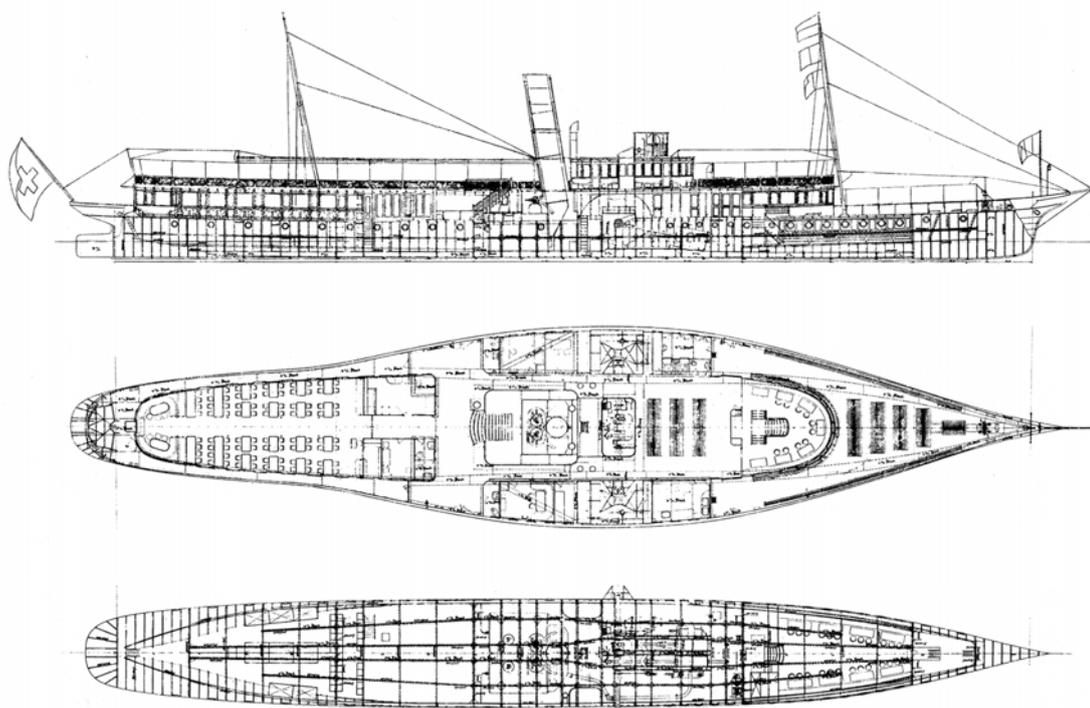
**Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	474.0 t (de l'origine à 1968 : 426.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.90 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,41 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h pouvant être augmentée jusqu'à 30 km/h (30.00 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'600 p)

Equipage	6 p (13 p en 1920, 11 p en 1932, 9 p en 1959)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité
Puissance d'origine	1'400 CV
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Wehrle-Werk (Emmendingen-Baden). Distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage par gravité, chauffe à l'huile légère
Puissance actuelle	1'400 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Deux hélices d'étrave

<b>Patrimoine</b>	<b>Evaluation et conservation</b>	<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail non conforme à l'état d'origine	***
Propulsion	Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancre	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, ornementée, datée, non signée	***
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Etat original conservé	***
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier de la rotonde	Mobilier d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	( )
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Construction récente	( )
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Supprimé, remplacé en 1961 par un vitrage courant de bord à bord	( )

Timonerie	Moderne, unifiée carrée type "1970"	( )
Mâts	Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine	( )
Cheminée	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double remplacé dans les années 1950	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes anciens à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey provenant d'un autre bateau (à l'origine télégraphes Maihak, installation complète en dépôt à la Compagnie Générale de Navigation (CGN)	**
Manches à air	Originales, implantation modifiée	***





Nom "Helvétie II"

**Synthèse** Bateau à la silhouette tout à fait authentique mais dépourvu de sa machine, exposée au Musée du Léman à Nyon. Salons de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> classe copiés de la construction précédente du "Simplon III" mais d'essence différente (cerisier).

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** "Sister-ship" du bateau "Simplon III".  
Le premier bateau à vapeur équipé d'une machine à 3 cylindres stationnaire de type équicourant (conservée et exposée au Musée du Léman à Nyon).

**Histoire Données d'origine et interventions**

Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 28 juin 1923
Dates de construction	1924-1926
Date de mise en service	15 septembre 1926
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Emil Scheitlin
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy, et Constant Vez (mobilier), Lausanne
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1926 à 1930	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1930	Le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage
En 1961-1962	La chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde
En 1969-1970	Le vitrage du pont supérieur est prolongé vers la poupe et le fumoir supprimé mais la rotonde de l'avant est conservée
En 1975-1977	La machine à vapeur est remplacée par une installation diesel- électrique acquise d'occasion et qui ne donnera jamais entière satisfaction
En 2002	Le bateau est retiré du service et stationne depuis lors à Ouchy- Bellerive
Etat de navigation	Hors service depuis janvier 2002

**Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts.
Déplacement lège	468.0 t (de l'origine à 1968 : 423.0 t)
Longueur hors tout	78.00 m
Longueur à la flottaison	70.00 m
Largeur hors tout	15.80 m
Largeur au maître bau	8.50 m
Tirant d'eau à lège	(1,43 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (31.00 km/h lors des essais à l'origine).
Passagers	Hors service (à l'origine : 1'600 p)
Equipage	5 p (12 p en 1926, 8 p en 1970)

Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 3 cylindres obliques positionnés devant l'axe, simple détente et flux continu système Stumpf, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression
Puissance d'origine	1'500 CV
Type de propulsion actuelle	Machine diesel-électrique à 4 temps, 8 cylindres, construite par MAN (D), 2 moteurs, transmission électrique construite par Elin (D)
Puissance actuelle	2 x 750 CV
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.70 m
Divers	Néant

<b>Patrimoine</b>	<b>Evaluation et conservation</b>	<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail original, trapézoïdal	***
Propulsion	Roues d'origine, 9 palettes par roue	***
Machine	Remplacée par installation diesel-électrique en 1977	( )
Ancres	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, ornementée, datée et non signée	***
Signalétique	Disparate	( )
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Tables d'origine, chaises partiellement d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier de la rotonde	Mobilier d'origine	***
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	( )
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en plus	*
Salon fumoir	Supprimé, subsiste la rotonde	**
Timonerie	Moderne, unifiée carrée type "1970"	( )
Mâts	Modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'original	( )
Cheminée	Cheminée d'origine, en mauvais état et transformée,	**

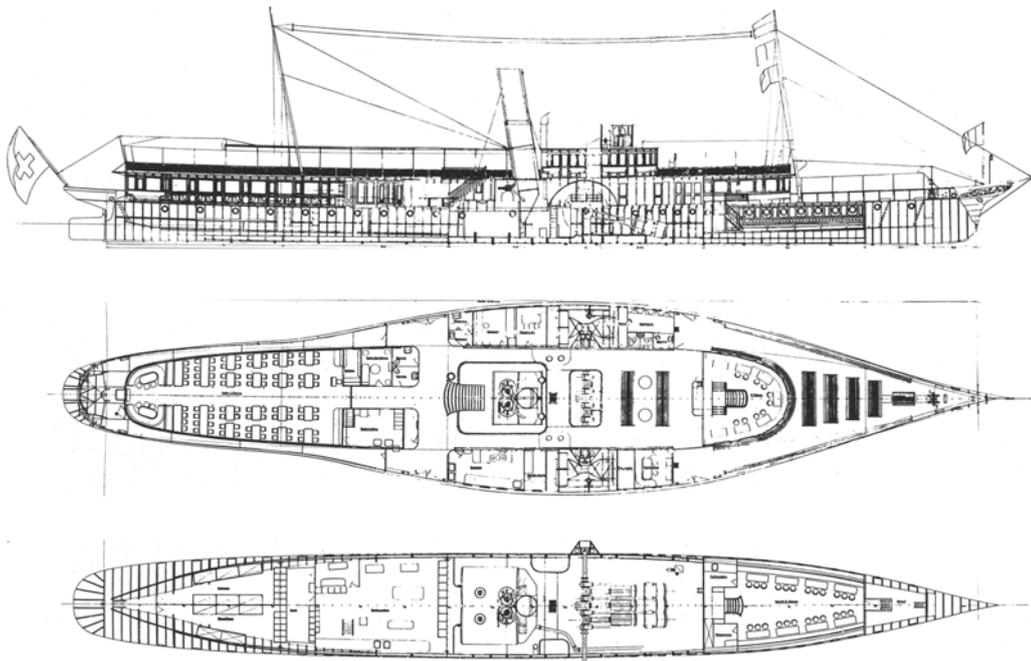
sifflet original

Transmetteur d'ordre Commande moderne

Manches à air Originales, implantation correcte

( )

\*\*\*





*Nom* "Rhône III"

**Synthèse** Rénovation partielle du salon en 2011. Ultime bateau à vapeur construit en Suisse, équipé d'un prototype de machine à vapeur unique, d'un intérêt majeur pour l'histoire de la propulsion marine à vapeur. Salon néo-classique en cerisier copié des deux constructions précédentes.

**Valeur globale** \*\*\*

**Particularités** Système de graissage sous pression qui nécessite la présence d'un capot de protection au-dessus des bielles.  
Le dernier bateau à vapeur entièrement assemblé par un constructeur suisse, équipé d'une machine prototype unique.  
Réduction des bateaux "Simplon III" et "Hélvetie II".

### **Histoire Données d'origine et interventions**

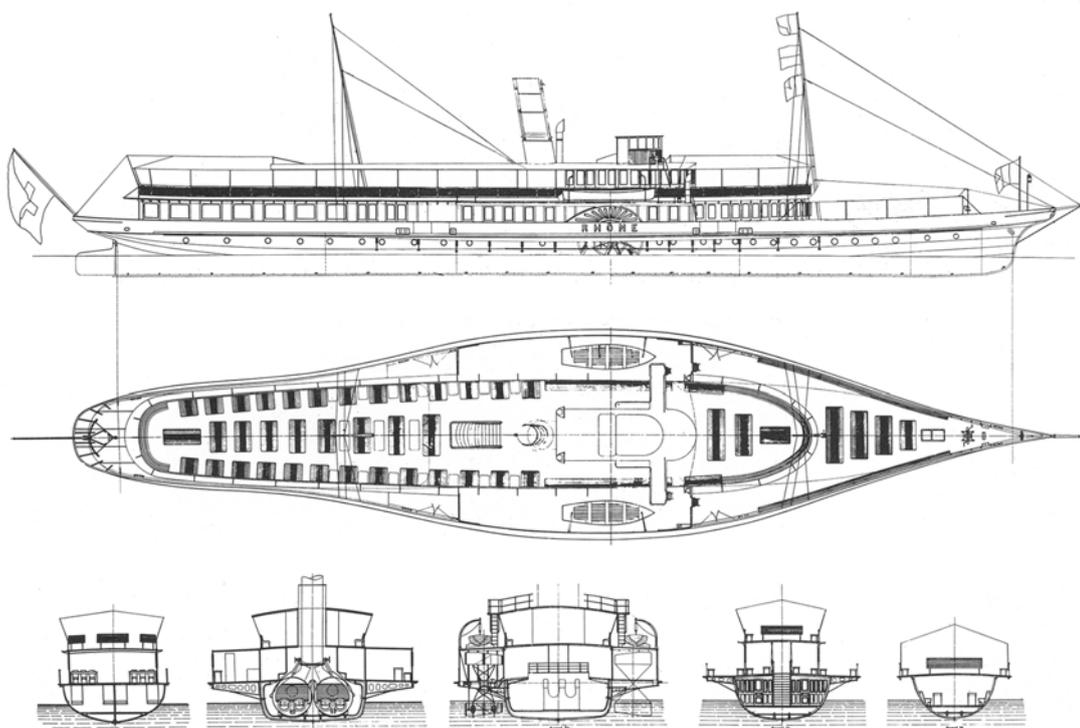
Décision de construction	Assemblée générale de la CGN 25 juin 1925
Dates de construction	1925-1927
Date de mise en service	11 mars 1928
Architecte naval	Gunnar Hammershaimb
Ingénieur vapeur	Emil Scheitlin
Constructeur	Sulzer Frères, Winterthur
Style du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Néo-Classique
Fournisseur du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy pour le montage
Fournisseur de la buvette de 2 <sup>ème</sup> classe	Chantier de la Compagnie Générale de Navigation, Ouchy
Interventions	
De 1928 à 1959	Le bateau conserve pratiquement son état d'origine
En 1959-60	La chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde
En 1968-1969	Les chaudières sont remplacées et le fumoir du pont supérieur est supprimé, tout en conservant la rotonde
En 1995-1996	Des travaux de remise en valeur du bateau sont entrepris
2002	Révision complète de la machine à vapeur
En 2010-2011	Des travaux de restauration partielle du salon de 1 <sup>ère</sup> classe sont engagés
Etat de navigation	En service

### **Caractéristiques Données techniques (données d'origine ou précédentes)**

Type	Steam Ship, "bateau-salon" à deux ponts
Déplacement lège	367.0 t (de l'origine à 1968 : 332.0 t)
Longueur hors tout	66.00 m
Longueur à la flottaison	59.50 m
Largeur hors tout	14.30 m
Largeur au maître bau	7.20 m
Tirant d'eau à lège	(1,40 m à l'origine)
Vitesse maximale	25.00 km/h (27.50 km/h lors des essais à l'origine)
Passagers	850 p (à l'origine : 1'100 p)
Equipage	6 p (13 p en 1928)
Type de propulsion d'origine	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Sulzer Frères (Winterthur),

	distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression	
Puissance d'origine	850 CV	
Type de propulsion actuelle	Machine à vapeur construite par Sulzer Frères (Winterthur), 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, 2 chaudières construites par Siller & Jamart (Wuppertal-Barmen-D), distribution construite par Sulzer Frères (Winterthur), graissage centralisé sous pression, chauffe à l'huile lourde, puis légère à la fin des années 1990	
Puissance actuelle	850 CV	
Système de propulsion	Roues à aubes orientables d'un diamètre de 3.40 m	
Divers	Néant	
<b>Patrimoine Evaluation et conservation</b>		
		<b>Valeur</b>
Coque	D'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail originaux, trapézoïdal	***
Propulsion	Roues d'origine, 8 palettes par roue	***
Machine	Machine à vapeur d'origine	***
Ancres	Marrel, originales	***
Cloche de bord	Originale, datée et non signée	**
Signalétique	Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
Pont principal	Dispositions principales conformes à l'état original	**
Salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Boiseries d'origine	***
Mobilier du salon	Mobilier d'origine	***
Entrée du salon de 1 <sup>ère</sup> classe	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
Rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe	Boiseries partiellement d'origine	**
Mobilier de la rotonde	Mobilier ancien	**
Escalier d'accès à la buvette	Supprimé	()
Grand escalier d'accès au pont supérieur	Etat original avec nez de marches siglés	***
Pont supérieur	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux et bâches en plus, non fermé sur l'arrière	**
Salon fumoir	Supprimé, subsiste la rotonde	**
Timonerie	Moderne, unifiée carrée type "1970"	()

Mâts	Modernes en résine, implantation correcte et dimensions réduites en rapport avec la cheminée	**
Cheminée	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes, mais réduites, sifflet original	**
Transmetteur d'ordre	Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
Manches à air	Originales, implantation correcte	***



	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
<b>Données historiques</b>								
<b>Décision de construction</b>	AG CGN du 14 juin 1902	AG CGN du 12 mai 1906	AG extraordinaire CGN 1er décembre 1906	AG CGN du 6 juin 1908	AG CGN du 31 mai 1912	AG extraordinaire CGN du 30 septembre 1913	AG CGN du 28 juin 1923	AG CGN du 25 juin 1925
<b>Construction</b>	1902-1904	1906-1907	1907-1908	1909-1910	1913-1914	1914-1920	1924-1926	1925-1927
<b>Constructeur</b>	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur	Sulzer Frères, Winterthur
<b>Architecte naval</b>	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb	Gunnar Hammershaimb
<b>Ingénieur vapeur</b>	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Friedrich Schuebeler	Emil Scheitlin	Emil Scheitlin
<b>Fournisseur du salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Henry Bobaing, Lausanne (boiseries transférées du bateau Valais)	Carl Gilg-Steiner (boiseries) et Robert Rittmeyer (mobilier)	Constant Vez, Lausanne	Ernest & Henry Bobaing, Lausanne	Henry Bobaing, Lausanne	Henry Bobaing, Lausanne	CGN et Constant Vez (mobilier)	Montage: CGN, Ouchy
<b>Style du salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Néo-Louis-Philippe	Boiseries néo-Directoire et mobilier Sécession viennoise	Néo-Empire	Néo-Louis XVI	Néo-Louis-Philippe	Néo-classique	Néo-classique	Néo-classique
<b>Fournisseur de la buvette de 2<sup>ème</sup> classe</b>	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Constant Vez, Lausanne	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy	Chantier CGN, Ouchy
<b>Mise en service</b>	12 mai 1904	15 août 1907	1 <sup>er</sup> juin 1908	31 mai 1910	fin mai 1914	fin juin 1920	15 septembre 1926	11 mars 1928
<b>Etat actuel</b>	En service	Hors service depuis le 1er octobre 2010	Hors service depuis le 5 décembre 2005	En service	En service	En service	Hors service depuis janvier 2002	En service
<b>Notes historiques</b>	De 1904 à 1931, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1931, le fumoir du pont supérieur est remplacé par un vitrage courant de bord à bord. De 1958 à 1962, le bateau est profondément transformé (remplacement de la machine à vapeur par une installation diesel-électrique, salon entièrement modernisé, cheminée courte, timonerie carrée, vitrage du pont supérieur, etc.) En 1999-2001, le bateau est rénové «dans le style d'origine», non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation. Une machine à vapeur remplace le type de propulsion diesel-électrique et les boiseries du salon du "Valais" sont intégrées dans le salon reconstruit.	De 1907 à 1928, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1928, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1953-1955, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir. Le bateau est retiré du service en 2010 et stationne depuis lors à Genève.	De 1908 à 1930, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1930, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1956-1958, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique et le vitrage du pont supérieur est rénové et agrandi, entraînant la suppression du fumoir. Le bateau est retiré du service en 2005 et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive.	De 1910 à 1931, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1931, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1959-1960, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde, la rotonde de 2 <sup>ème</sup> classe est modifiée et le vitrage du pont supérieur est rénové, entraînant la suppression du fumoir. En 1970-1971, nouvelle timonerie carrée unifiée et remplacement des deux chaudières d'origine par une seule chaudière de grand volume. Entre 2007 et 2010, le bateau est entièrement restauré dans les règles de l'art et retrouve quasi intégralement son aspect d'origine. A cette occasion, la chaudière est retubée.	De 1914 à 1927, le bateau conserve son état d'origine. En 1927, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1959, remplacement de la chauffe au charbon par la chauffe à l'huile lourde. Hors service en 1964-1965, le bateau est transformé en 1966-1967 avec une nouvelle chaudière, chauffe à l'huile lourde, nouvelle timonerie carrée unifiée et déplacement de la cuisine du tambour dans l'arrière du salon entraînant une transformation lourde de celui-ci. Entre 2003 et 2006, le bateau est entièrement restauré et retrouve largement son aspect d'origine. A cette occasion, la chaudière est changée.	De 1920 à 1932, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1932, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1958-1959, la chauffe au charbon est remplacée pour la chauffe à l'huile lourde. En 1961, la modernisation radicale du pont supérieur entraîne la suppression du fumoir remplacé par un vitrage courant de bord à bord ainsi que de son escalier d'accès. En 1966-1968, les chaudières sont remplacées. A la suite d'une avarie, le bateau est partiellement restauré en plusieurs phases, tout d'abord en 2004-2005 puis en 2010-2011.	De 1926 à 1930, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1930, le pont supérieur est fermé partiellement par un vitrage. En 1961-1962, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde. En 1969-1970, le vitrage du pont supérieur est prolongé vers la poupe et le fumoir supprimé, mais la rotonde de l'avant est conservée. En 1975-1977, la machine à vapeur est remplacée par une installation diesel-électrique acquise d'occasion et qui ne donnera jamais entière satisfaction. Le bateau est retiré du service en 2002 et stationne depuis lors à Ouchy-Bellerive.	De 1928 à 1959, le bateau conserve pratiquement son état d'origine. En 1959-1960, la chauffe au charbon est remplacée par la chauffe à l'huile lourde. En 1968-1969, les chaudières sont remplacées et le fumoir du pont supérieur est supprimé, mais en conservant toutefois la rotonde. Des travaux de remise en valeur du bateau sont entrepris en 1995-1996, suivis de la révision complète de la machine à vapeur en 2002. En 2010-2011, des travaux de restauration partielle du salon de 1 <sup>ère</sup> classe sont engagés.

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
<b>Données historiques</b>								
<b>Notes au sujet des 8 bateaux-salons conservés sur le Léman (une série de 12 constructions lancées par Sulzer Frères entre 1896 et 1927)</b>	Construction d'une paire de bateaux: le second a été désarmé en 1965 et démolé en 1977 ("Général Dufour", 1905)	Premier de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la CGN	Second de la seule paire de bateaux aux spécifications identiques mais aux décors différenciés conservée par la CGN	Construction unique, à l'époque le bateau le plus grand et le plus prestigieux jamais lancé en Suisse	Construction d'une paire de bateaux: le premier a été désarmé en 1961 puis démolé en 2003 ("Valais", 1913)	Le premier bateau à vapeur Sulzer lancé sur le Léman avec la machine tournant à l'envers comme sur les lacs de Suisse alémanique	Le premier bateau à vapeur équipé d'une machine stationnaire de type édicourant (conservée au Musée du Léman à Nyon)	Le dernier bateau à vapeur entièrement assemblé par un constructeur suisse, équipé d'une machine prototype unique
<b>Restauration</b>	1999-2001 restauration dans le style d'origine, non sans quelques erreurs et libertés d'interprétation			2007-2009 restauration et dans dans les règles de l'art	2004-2006 restauration complète, silhouette retrouvée	2004-2005 restauration partielle, phase I 2010-2011 restauration partielle et révision générale de la machine, phase II		2002-2003 remise en état complète de la machine à vapeur 2010-2011 les capots métalliques de la machine sont remplacés par des capots en plexiglas, restauration partielle du salon, phase I

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
<b>Données techniques</b>								
<b>Type</b>	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts	Bateau-salon à deux ponts
<b>Déplacement léger (t)</b>	319 (309,5 à l'origine)	297 (303,5 à l'origine)	296 (297,5 à l'origine)	513 (436 à l'origine)	334 (314 à l'origine)	474 (426 à l'origine)	468 (423 à l'origine)	367 (332 à l'origine)
<b>Longueur hors tout (m)</b>	66,30	64	64	78	66	78	78	66
<b>Longueur entre perpendiculaires (m)</b>	60	58	58	70	60	70	70	59,5
<b>Largeur hors tout (m)</b>	14,30	14	14	15,25	14,30	15,90	15,80	14,30
<b>Largeur au maître bau (m)</b>	7,20	7	7	8,50	7,20	8,50	8,50	7,20
<b>Tirant d'eau à léger (m)</b>	1,41 à l'origine	1,41 à l'origine	1,38 à l'origine	1,42 à l'origine	1,40 à l'origine	1,41 à l'origine	1,43 à l'origine	1,40 à l'origine
<b>Vitesse maximale lors des essais (km/h)</b>	29	26,86	27,40	30	27,40	30	31	27,50
<b>Vitesse de croisière usuelle actuelle (km/h)</b>	25	25 (vitesse max.)	25	25 (pouvant être augmentée jusqu'à 30)	25 (vitesse max.)	25 (pouvant être augmentée jusqu'à 30)	25 (vitesse max.)	25 (vitesse max.)
<b>Passagers</b>	560 (1100 à l'origine)	Hors service (1000 à l'origine)	Hors service (1000 à l'origine)	850 (1500 à l'origine)	560 (1100 à l'origine)	850 (1600 à l'origine)	Hors service (1600 à l'origine)	850 (1100 à l'origine)
<b>Equipage nécessaire (permis de navigation)</b>	5 (13 à l'origine)	4 (11 à l'origine)	4 (11 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	6 (13 à l'origine)	5 (12 à l'origine)	6 (13 à l'origine)

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III	
<b>Données techniques</b>									
<b>Type de propulsion</b>	Depuis 2001, machine Winpro/DLM, à 2 cylindres obliques égaux positionnés derrière l'axe, à simple détente, vapeur surchauffée, distribution Joy, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère (à l'origine, Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, puis, entre 1962 et 1999, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden))	Depuis 1955, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden) (à l'origine, machine à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité)	Depuis 1958, moteur diesel Sulzer à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique BBC (Baden) (à l'origine, machine à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité)	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés derrière l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage par gravité, chauffe à l'huile légère	Depuis 1971, 2 moteurs MAN (D) à 4 temps, 8 cylindres, transmission électrique Elin (D) (à l'origine, machine à 3 cylindres obliques positionnés devant l'axe, flux continu système Stumpf, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage centralisé sous pression)	Machine Sulzer à 2 cylindres obliques positionnés devant l'axe, compound, vapeur surchauffée, distribution Sulzer, graissage centralisé sous pression, chauffe à l'huile légère
<b>Puissance (CV)</b>	884 (1050 à l'origine)	700 (823 à l'origine)	700 (850 à l'origine)	1450	900	1400	2x750 (1500 à l'origine)	850	
<b>Système de propulsion</b>	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,70 m	Roues à aubes orientables, diam. 3,40 m	
<b>Chaudière(s)</b>	1 chaudière ABB / Ygnis (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	1 chaudière Siller & Jamart (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	1 chaudière Howal (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	2 chaudières Wehrle-Werk (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	Néant (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	2 chaudières Siller & Jamart (à l'origine, 2 chaudières Sulzer)	
<b>Divers</b>				2 hélices d'étrave	1 hélice d'étrave	2 hélices d'étrave			

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
<b>Intérêt</b>								
<b>Coque</b>	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations modernes en résine, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en grande partie absentes (seul subsiste l'écusson de la fin des années 1910 à la poupe), mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations absentes, mèche et safran de gouvernail original remplacés, forme du safran trapézoïdale ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en bois sculpté et doré reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations en fer forgé et métal repoussé reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran trapézoïdale ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées dans les règles de l'art, mèche et safran de gouvernail remplacés, forme du safran rectangulaire non conforme à l'état d'origine ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***	Coque d'origine rivetée, réparations ponctuelles, décorations peintes reconstituées, mèche et safran de gouvernail trapézoïdal originaux ***
<b>Système de propulsion</b>	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (9 palettes par roue) ***	Roues d'origine (8 palettes par roue) ***

	MONTREUX		VEVEY		ITALIE II		LA SUISSE II		SAVOIE		SIMPLON III		HELVETIE II		RHONE III	
Intérêt																
<b>Machine</b>	Machine à vapeur moderne	*	Remplacée par installation diesel-électrique en 1955	*	Remplacée par installation diesel-électrique en 1958	*	Machine à vapeur d'origine	***	Machine à vapeur d'origine	***	Machine à vapeur d'origine	***	Remplacée par installation diesel-électrique en 1977		Machine à vapeur d'origine	***
<b>Ancre</b>	A jas, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	A jas, remplacées	**	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***	Marrel, originales	***
<b>Cloche de bord</b>	Moderne		Originale, signée Perret à Lausanne et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Porrentruy, ornementée et datée	***	Originale, signée Jules Robert à Nancy, ornementée et datée	***	Originale, non signée, ornementée et datée	***	Originale, non signée, ornementée et datée	***	Originale, non signée et datée	**
<b>Signalétique</b>	Moderne		Disparate		Disparate		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**	Moderne		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**	Disparate		Plaques émaillées à l'ancienne d'après modèles originaux	**
<b>Pont principal</b>	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**	Dispositions principales conformes à l'état original	**
<b>Salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Panneaux de boiseries récupérés du "Valais"	**	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries partiellement d'origine	**	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***	Boiseries d'origine	***
<b>Mobilier du salon</b>	Mobilier neuf		Mobilier d'origine	***	Mobilier largement d'origine	***	Mobilier d'origine	***	Mobilier neuf		Mobilier d'origine	***	Tables d'origine, chaises partiellement d'origine (manque 40 chaises)	***	Mobilier d'origine	***
<b>Revêtement du mobilier au salon</b>	Tissu de facture moderne aux motifs et tons sans rapport avec l'aspect original, cloutage tapissier		Velours chiné dans des tons sans rapport avec l'aspect original et datant des années 1960, cloutage tapissier		Velours froissé dans des tons sans rapport avec l'aspect original, datant des années 1950 et partiellement remplacé par un velours uni à partir des années 1980, cloutage tapissier		Tapiserie mécanique refaite à l'ancienne en fibres aux normes anti-feu d'après motifs originaux, gallon coordonné posé comme à l'origine	***	Velours façonné de facture moderne et ressemblant vaguement à l'aspect original, cloutage tapissier		Velours en fibres aux normes anti-feu et gaufré à l'ancienne avec un motif de style classique dans les tons d'origine, gallon coordonné posé comme à l'origine	***	Velours froissé dans les tons sans rapport avec l'état original et datant des années 1950, cloutage tapissier		Velours en fibres aux normes anti-feu et gaufré à l'ancienne avec un motif de style classique dans les tons d'origine, gallon coordonné posé comme à l'origine	***
<b>Entrée du salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Construction moderne dans l'axe de l'escalier		Etat original conservé	***	Etat original conservé	***	Etat original reconstitué dans les règles de l'art	***	Construction moderne dans l'axe de l'escalier		Etat original conservé	***	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**	Déplacée sur tribord pour implanter l'office, éléments originaux partiellement conservés	**
<b>Habillage du plafond au salon 1<sup>ère</sup> classe</b>	Plafond constitué des lames en bois massif du pont supérieur, mais sans caissonage ni jointif aux parois de la boiserie	**	Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Plafond caissoné selon la répartition originale, avec une mise en valeur des éléments constitutifs et de liaison	***	Plafond constitué du pont supérieur avec décor en lames moulurées, mais sans caissonage ni jointif aux parois de la boiserie	*	Plafond constitué des lames en bois massif du pont supérieur, mais sans mouluration ni caissonage et jointif aux parois de la boiserie	*	Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc		Isolation phonique formée de plaque de type Pavaroc	
<b>Eclairage du salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Suspensions et appliques de type standard d'assez bonne facture mais implantation fantaisiste et alimentation apparente	*	Éclairage au néon et plafonniers modernes, appliques originales modifiées		Éclairage au néon et plafonniers modernes		Lustres en bronze reconstitués à l'identique d'après modèles et plans originaux, appliques originales complétées et entièrement remises en valeur, patine à l'ancienne, implantation rigoureusement correcte et alimentation dissimulée	***	Suspensions et appliques de type standard d'assez bonne facture mais implantation fantaisiste et alimentation apparente; torchères du petit salon ressemblant à l'aspect original, mais de facture moderne	*	Suspensions bas de gamme d'aspect faussement ancien et sans rapport avec l'aspect original, implantation fantaisiste et alimentation apparente		Éclairage au néon et plafonniers modernes		Éclairage au néon et plafonniers modernes	

	MONTREUX	VEVEY	ITALIE II	LA SUISSE II	SAVOIE	SIMPLON III	HELVETIE II	RHONE III
<b>Intérêt</b>								
<b>Garnitures et ferrements au salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Partiellement d'origine et vernissage au four *	Entièrement d'origine, quelques manques partiellement remplacés en résine ***	Entièrement d'origine, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Entièrement d'origine et remis en patine à l'ancienne, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Modernes et sans aucun intérêt, vernissage au four	Entièrement d'origine et remis en patine à l'ancienne, quelques manques remplacés dans les règles de l'art ***	Entièrement d'origine mais de facture simplifiée quelques manques **	Entièrement d'origine mais de facture simplifiée quelques manques **
<b>Revêtement de sol dans le salon de 1<sup>ère</sup> classe</b>	Moquette d'aspect très moderne d'assez bonne facture et tendue avec soin	Moquette industrielle et sans intérêt datant des années 1970	Moquette industrielle et sans intérêt datant des années 1980	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***	Moquette moderne de bonne facture ressemblant un peu à l'aspect original mais de grande largeur et collée	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***	Moquette moderne de bonne facture mais sans aucune ressemblance avec l'aspect original	Tapis de petite largeur tendu à l'ancienne sur thibaude et thermosoudé, tissé spécialement en grils multiples sur métier Wilton à mécanique Jacquard datant du début XXe siècle d'après dessin original reconstitué ***
<b>Stores de protection solaire</b>	Néant	Stores remplacés dans les années 1950 sur système à rouleaux d'origine **	Rideaux masquant partiellement la boiserie datant des années 1970	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***	Néant	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***	Stores remplacés dans les années 1950 sur système à rouleaux d'origine **	Stores à rouleaux remis en place selon configuration originale et stores bouillonnés refaits à l'ancienne ***
<b>Rotonde de 2<sup>ème</sup> classe</b>	Boiseries neuves	Boiseries d'origine ***	Boiseries partiellement d'origine **	Boiseries d'origine ***	Boiseries neuves	Boiseries d'origine ***	Boiseries d'origine ***	Boiseries partiellement d'origine **
<b>Mobilier de la rotonde</b>	Mobilier neuf	Mobilier ancien **	Mobilier neuf	Mobilier reconstitué d'après les plans d'origine ***	Mobilier neuf	Mobilier d'origine ***	Mobilier d'origine ***	Mobilier ancien **
<b>Escalier d'accès à la buvette</b>	Supprimé	Etat original avec nez de marches siglés ***	Supprimé	Reconstruit avec nez de marches siglés **	Supprimé	Supprimé	Supprimé	Supprimé
<b>Éclairage de bord</b>	Plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Au salon de 2 <sup>ème</sup> classe: plafonniers en bronze reconstitués à l'identique d'après modèles et plans originaux, patine à l'ancienne; dans les coursives et au pont supérieur: plafonniers modernes **	Plafonniers modernes	Plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes	Éclairage au néon et plafonniers modernes
<b>Grand escalier d'accès au pont supérieur</b>	Construction récente	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***	Construction récente	Etat original avec nez de marches siglés ***	Etat original avec nez de marches siglés ***
<b>Pont supérieur</b>	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Etat 1955 *	Etat 1958 *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux en sus *	Disposition générale reprenant l'état d'origine, fumoir en moins, vitrages latéraux et bâches en sus, non fermé sur l'arrière **
<b>Salon-fumoir du pont supérieur</b>	Rotonde agrandie *	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1955 par un vitrage courant de bord à bord *	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1958 par un vitrage courant de bord à bord *	Rotonde reconstituée mais élargie **	Rotonde reconstituée **	Salon-fumoir supprimé, remplacé en 1961 par un vitrage courant de bord à bord **	Salon-fumoir supprimé, subsiste la rotonde **	Salon-fumoir supprimé, subsiste la rotonde **

	MONTREUX		VEVEY		ITALIE II		LA SUISSE II		SAVOIE		SIMPLON III		HELVETIE II		RHONE III	
Intérêt																
<b>Timonerie</b>	Timonerie reconstituée s'inspirant du modèle original	*	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**	Timonerie arrondie datant des années 1950, vitrage modifié	**	Timonerie reconstituée selon modèle original	**	Timonerie reconstituée selon modèle original	**	Timonerie unifiée carrée type "1970"		Timonerie unifiée carrée type "1970"		Timonerie unifiée carrée type "1970"	
<b>Timons</b>	Conservé, flasque d'identification gravée et datée manque, modèle à cannelure et cerclage bois taillé en pointe de diamant	**	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: VEVEY 1907; exposé dans le bâtiment administratif	***	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: ITALIE 1908	***	Conservé et complet, modèle à cannelures et cerclage bronze, inscription gravée: LA SUISSE 1910	***	Conservé et complet, modèle à cannelures avec cerclage bronze, inscription gravée: SAVOIE 1914	***	Conservé et complet, modèle sans cannelures avec cerclage bronze, inscription gravée: SIMPLON 1915; exposé à bord	***	Conservé et complet, modèle simplifié avec anneaux et sans inscription, cerclage bronze et bois	**	Conservé et complet, modèle simplifié avec anneaux et sans inscription, cerclage bronze	**
<b>Mâts</b>	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions proches de celles d'origine, diamètre erroné	*	Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**	Mâts modernes en fibre de verre et résine, implantation et dimensions correctes	**	Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en aluminium, implantation et dimensions non conformes à l'origine		Mâts modernes en résine, implantation correcte et dimensions réduites en rapport avec la cheminée	**
<b>Cheminée</b>	Cheminée reconstruite s'inspirant de la cheminée des années 1950, sifflet tube de tonalité aigue provenant du bateau "Major Davel" et datant de 1912 (à l'origine sifflet du type cloche de tonalité grave)	*	Cheminée reconstruite, trop courte, mauvaise inclinaison, sifflet endommagé et remplacé par celui du bateau "Général Dufour" (du type cloche, identique et datant de 1905)	*	Cheminée reconstruite dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original du type cloche	**	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double constitué d'une paire de tubes à une note datant des années 1930, mis en place dans cette configuration en 1952 (à l'origine sifflet du type cloche)	**	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet original (premier du type tube installé à la CGN)	***	Cheminée reconstruite dans les règles de l'art, sifflet double reconstitué comme à l'origine avec des pièces anciennes, soit un tube divisé à deux notes et une cloche (unique installation de ce type à la CGN)	***	Cheminée d'origine, en mauvais état et transformée, sifflet original à trois notes constitué d'une paire de tubes dont le grand est divisé	**	Cheminée reconstruite, dans des proportions exactes mais réduites, sifflet original à deux notes du type tube divisé	**
<b>Transmetteurs d'ordre</b>	Commande moderne		Commande moderne		Commande moderne		Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Wilkens (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***	Télégraphes d'origine de marque Maihak toujours en place mais actuellement non fonctionnels (modifiés en 2006 pour transmission électrique)	**	Télégraphes anciens à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey provenant d'un autre bateau (à l'origine télégraphes Maihak, installation complète en dépôt à la CGN)	**	Commande moderne		Télégraphes d'origine à chaîne et à câbles de marque Peters & Bey (installation complète: transmetteurs de passerelle et répéteur à la machine)	***
<b>Manches à air</b>	Remplacées et déplacées		Déplacées en arrière	**	Déplacées en arrière	**	Reconstruites, implantation correcte	**	Remplacées, implantation correcte	**	Originales, implantation modifiée	***	Originales, implantation correcte	***	Originales, implantation correcte	***
<b>Caractéristique ou spécificité du bateau</b>	Le plus ancien de la flotte, restauré et rénové. Boiseries provenant du salon d'un bateau démoli. Machine à vapeur de conception moderne pouvant être commandée depuis la passerelle, prototype unique au monde.	***	Mis à part l'absence de machine, le bateau le plus authentique de la flotte, salon en marronnier incrusté amarante et ébène rehaussé de garnitures en bronze ciselé. Second bateau le plus utilisé en Suisse: près de 3 millions de kilomètres sur le Léman à son arrêt.	***	Mis à part l'absence de machine, bateau très authentique, magnifique salon néo-Empire en acajou rehaussé de bronzes dorés. Bateau le plus utilisé des eaux suisses et seul à avoir dépassé les 3 millions de kilomètres au moment de son arrêt.	***	Navire-amiral de la flotte. Restauré dans les règles de l'art, il peut servir de modèle pour les restaurations à venir, salons néo-Louis XVI en érable ondulé en 1 <sup>ère</sup> et en acajou en 2 <sup>ème</sup> , splendide travail de bois sculpté. Machine à vapeur la plus ancienne de la flotte CGN.	***	Rénové en 2005, il a retrouvé sa silhouette d'origine. Salon en cerisier, superbe travail de marqueterie polychrome aux essences multiples. Ultime machine classique de 900 CV construite par Sulzer.	***	Premier bateau de la flotte Sulzer sur le Léman avec la machine disposée devant l'axe des roues, commandé en 1913 et mis en service que 7 ans après par suite de conflit mondial. Salon de 1 <sup>ère</sup> classe en érable blanc, le dernier fourni pour un bateau par un ébéniste lausannois réputé.	***	Bateau à la silhouette tout à fait authentique mais dépourvu de sa machine, exposée au Musée du Léman à Nyon. Salons de 1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> classe copiés de la construction précédente mais d'essence différente: en cerisier.	***	Ultime bateau à vapeur construit en Suisse, équipé d'un prototype de machine à vapeur unique d'un intérêt majeur pour l'histoire de la propulsion marine à vapeur. Salon néo-classique en cerisier copié des deux constructions précédentes.	***

## 7 Bibliographie sélective et références

### Monographies

ZUCHUAT, Didier, *La Suisse, bateau-salon du Léman*, Nyon, Glénat, 2009.  
ISBN 9782723473576

CHRISTINAT, Jacques, *Bateaux du Léman, Deux siècles de navigation*, Yens-sur-Morges (Suisse), Ed. Cabédita, 2007.  
ISBN 9782882950611

DECOPPET, Maurice, *CGN Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman, une histoire*, Lausanne, La Bibliothèque des Arts, 2007.  
ISBN 9782884531412

HUNZIKER, Kurt, KNOEPFEL, Robert, *Schweizer Schifffahrt / Navigation suisse / Navigazione svizzera*, Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmungen, Horw (Luzern), 2002.  
ISBN 395222961X

BERTOLA, Carinne, LEHMANN, Jean-Daniel, *Carnet de bord : bateaux historiques du Léman, la flotte de la CGN : guide de poche avec 4 cartes postales*, Nyon, Musée du Léman, Lausanne, CGN, 1998.

STAUFFER, Pierre, *Bateaux du Léman, Du premier Vapeur en Suisse aux bateaux actuels de la CGN*, (26 plans de Pierre Stauffer), Morges (Suisse), K-Line, 1994.

GUICHONNET, Paul, *La Navigation à vapeur*, in *Le Guide du Léman*, Lyon, La Manufacture, 1988, pp 149-159.  
ISBN 2737700876

CUENDET, Jean-Pierre, *Lémaniquement vôtre : Les Bateaux*, Genève, Slatkine, 1986.  
ISBN 2051007462

BONO, Remo, GREZET, Jean-Jacques, DAUSSY, Henri, *Trains et bateaux à vapeur de chez nous*, Lausanne, Ed. Mondo, 1984.

CORNAZ, Gérard, CHARMILLOT, Noël, NAEF, Jaques, *Bateaux et batellerie du Léman*, Lausanne, Edita, 1983.  
ISBN 2880011655

KUNZ, Charlotte, *Les bateaux à roues à aubes du Lac Léman*, in *Guide des monuments suisses*, n. 316, traduction COURTIAU Catherine, Berne, Société d'Histoire de l'Art en Suisse, 1982.  
ISBN 385782316X

MEISTER, Jürg, GWERDER, Josef, LIECHTI, Erich, *Schifffahrt auf dem Genfersee*, Bâle et Stuttgart, Birkhäuser Verlag, 1977.  
ISBN 3764309091

MEYSTRE, Edouard, et BERNARD, Richard-Edouard, CREUX, René, *Bateaux à vapeur du Léman*, Paudex (Suisse), Ed. De Fontainmore, 1976.  
ISBN 2880040043

CGN, *La Flotte du Léman*, Lausanne, Payot, 1973.

RAEBER, Anton, *Schiffahrt auf der Schweizer Seen*, Zürich, Orell Füssli Verlag, 1972. ISBN 3280002850

JACOBI, Sébastien, *Les derniers vapeurs suisses*, Neuchâtel, chez l'auteur, 1969.

MEYSTRE, Edouard, *Histoire imagée des grands bateaux du Lac Léman*, Lausanne, Payot, 1972.

PERDONNET, Vincent, *Notice sur les bateaux à vapeurs du Lac Léman*, Lausanne, Imprimerie des Frères Blanchard, 1840.

### Articles

BERTOLA, Carinne, ZUCHUAT, Didier, "*La Suisse II retrouve sa splendeur*", in *Le Chasse-marée*, revue d'histoire et d'ethnologie maritime, n. 166, Douarnenez, 2004, pp.30-45, ISSN 0292-4609.

KUNZ, Charlotte, "*La conservation des bateaux à vapeurs sur les lacs suisses*", in *Ingénieurs et architectes suisses*, n.17, Lausanne, 1986, pp. 226-233.

KUNZ, Charlotte, "*La Belle Epoque flottante sur le Lac Léman*", in *Industrie-Archäologie*, n. 5, Brugg, 1982, pp 2-16.

MEYSTRE, Edouard, "*Bateaux à roues d'aujourd'hui*", in *Revue technique suisse*, Lausanne, 1964.

### Reuves thématiques

"*Le Naviot*", publication thématique de l'Association patrimoine du Léman, Nyon, APL Association patrimoine du Léman, 1985-.

"*Lémaniques*", publication de l'Association pour la sauvegarde du Léman, Genève, ASL, Association pour la sauvegarde du Léman, 1989-.

### Sites Internet / pages dédiées

[www.abvl.ch](http://www.abvl.ch)

site de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL), Clarens, 2011.

[www.bateaux-du-leman.ch](http://www.bateaux-du-leman.ch)

Site d'un passionné des bateaux à vapeur du Lac Léman : Bateaux du Léman, CGN, barques du Léman, histoire, technique, avenir, Genève, 2011.

[www.cgn.ch](http://www.cgn.ch)

Site de la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN), Lausanne, 2011.

[www.patrimoine-leman.ch](http://www.patrimoine-leman.ch)

Site de l'Association patrimoine du Léman (APL), Genève, 2011.

[http://www.swissinfo.ch/fre/Les\\_grandes\\_dames\\_de\\_la\\_Belle\\_Epoque.html?cid=3273058](http://www.swissinfo.ch/fre/Les_grandes_dames_de_la_Belle_Epoque.html?cid=3273058)

Site et plateforme multimédia de SRG SSR idée suisse (Société suisse de radiodiffusion et télévision), Berne, 2003.

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Mod%C3%A8le:Palette Bateaux Belle %C3%89poque du L%C3%A9man](http://fr.wikipedia.org/wiki/Mod%C3%A8le:Palette_Bateaux_Belle_%C3%89poque_du_L%C3%A9man)

Site Wikipedia consacré aux bateaux Belle Epoque, 08.10.2008.

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie\\_g%C3%A9n%C3%A9rale\\_de\\_navigation\\_sur\\_le\\_lac\\_L%C3%A9man#Flotte\\_actuelle](http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_g%C3%A9n%C3%A9rale_de_navigation_sur_le_lac_L%C3%A9man#Flotte_actuelle)

Site Wikipedia consacré à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN), 04.12.2010.

<http://www.simplonpc.co.uk/CGN.html>

Site d'un amateur britannique de cartes postales des bateaux du Lac Léman. Nombreuses images et cartes postales anciennes.

<http://scaph.ch/vapeur-leman-navigation.html>

Site d'un amateur de plongée dont quelques pages et des images sont consacrées aux bateaux à vapeur du Lac Léman. Daniel Fournier, 29.10.2006.