



100 ans



DE CONSTRUCTION NAVALE
À CORSIER-PORT

1909-2009



100^{ans}
DE CONSTRUCTION NAVALE
À CORSIER-PORT
1909-2009



Sommaire

1909-1933

Le premier quart de siècle 1

1933-1945

La reprise 11

1946-1970

L'âge d'or de la construction en bois 19

1971-2009

Innovation et adaptation 27

Épilogue 31



CANOT AUTOMOBILE MAIS-JE-VAIS-PIQUER X
CONSTRUIT AU CHANTIER NAVAL MÉGEVET À
CORSIER-PORT, REMPORTANT LE
« CHAMPIONNAT DE LA MER » LE 12 AVRIL 1912
LORS DU IX^e MEETING DE MONACO (RECORD DU
MONDE DE VITESSE : 57 KM/H SUR 200 KM)

1909-1933



1909-2009

Le premier quart de siècle

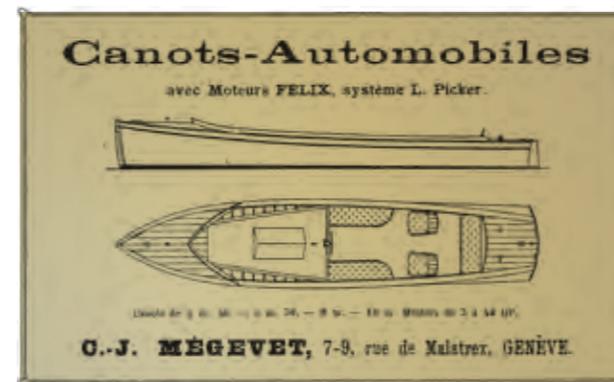
*par Didier Zuchuat,
expert auprès du Musée du Léman et
président de l'Association Patrimoine du Léman
www.patrimoine-leman.ch*

Les trophées remportés en course permettent de s'adonner à une communication très active qui va culminer lorsque Mais-Je-Vais-Piquer X sortira vainqueur de l'épreuve sur 200 km du « Championnat de la Mer » à Monaco en 1912.



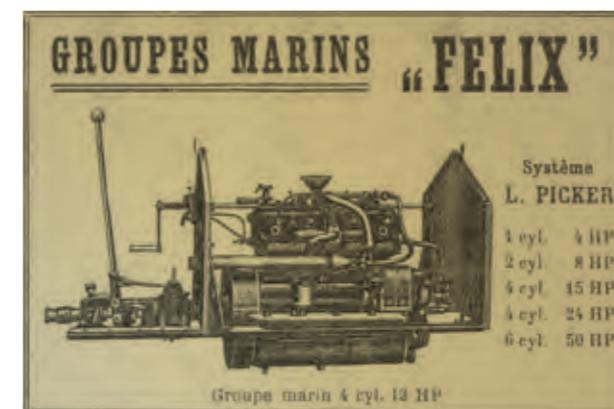
ATELIER DE CONSTRUCTION
VERS 1914

M.C. Neuchâtel.



Les origines: Charles Picker et Jules Mégevet

Attiré par l'automobilisme et le motonautisme balbutiants, et probablement intéressé au placement de la production de sa fabrique d'articles en métal, l'entrepreneur genevois Charles-Jules Mégevet (1874-1932) a été amené à proposer au constructeur de bateaux et dessinateur de moteurs Charles Félix Wilhelm Picker (1881-1956) d'accorder leurs efforts respectifs en vue de participer au IIIe Meeting de Canots Automobiles de Monaco au printemps 1906. Charles Picker avait dessiné ses premiers bateaux pour les Chantiers Séguin à Genève dès 1896, s'était établi à son compte en 1899 puis était parti en 1903 à Mannheim pour effectuer un stage auprès de la prestigieuse entreprise allemande Benz avant de rentrer en Suisse dès 1905. C'est ainsi que les canots *Mais-Je-Vais-Piquer* et *Mais-Je-Vais-Quand-Même* vont inaugurer une longue lignée de « racers » et de « cruisers » dont l'origine est représentée par l'un des premiers canots automobiles système Charles Picker de la Société Anonyme de Construction Mécanique aux Acacias (Genève): *New-Comet* à C.-J. Mégevet.



La consolidation:

Mégevet s'assure de l'association des frères Picker

A la première association se joindra peu après l'ingénieur Marc Lucien Christian Picker (1878-1968, frère aîné de Charles) qui avait jusque là fourni les moteurs « Lucia » sortant de ses propres établissements situés à Chêne-Bougeries (Genève) à celui qui restera le principal concurrent lémanique de Mégevet: François Léon Celle (1871-1923), fondateur des chantiers navals situés à Amphion-les-Bains près d'Evian (F) et propriétaire de la marque « Excelsior ». Après le rachat intervenu en 1909 de l'usine qu'il a fondée avec l'un de ses clients et mécène devenu associé, Charles Moccand, sous la raison sociale « L. Picker-Moccand & Cie » (et qui devient alors le site de



«ECHO» VOILIER 3 TONNEAUX

fabrication des automobiles «Sigma» jusqu'à sa fermeture en 1914), Lucien Picker s'en va occuper durablement un poste de directeur auprès de la «Section Mécanique des Usines Mégevet» où il développera les moteurs industriels et groupes marins bien connus sous la marque «Félix» (dérivée du second prénom de son frère cadet).

Etablissement à Corsier-Port d'un chantier naval orienté vers le motonautisme

C'est à la suite des premiers succès remportés lors de plusieurs rencontres en Suisse et à l'étranger que M. Mégevet va faire édifier son propre chantier naval à Corsier-Port en 1909 : un petit canot est d'ailleurs fort opportunément baptisé *Chantier-Mégevet*. Cet emplacement va bientôt se révéler stratégique pour écouler toute une production auprès des membres de la Société Nautique de Genève, éblouis par les résultats flatteurs obtenus lors de courses habilement médiatisées (toujours sous le même jeu de mot associant les deux patronymes de ses trois promoteurs : «Mégevet-Piquer / Mais-Je-Vais-Piquer», une série qui va s'égrener jusqu'au n° XIII). Le chantier naval Mégevet sera également à même de fournir des unités à moteur d'un tonnage notablement plus important que ses concurrents locaux : en témoignent, *Marie-Thérèse*, le premier yacht à moteur de grande dimension construit pour Jean Bartholoni, mais aussi *Courlis*, un canot à moteur équipé d'une spacieuse cabine sous le pont avant, ainsi que *Zoïtza Doamna*, une vedette rapide pour le Danube et la Mer Noire aux dimensions impressionnantes demandée par le Prince Georges Bibesco. Durant cette première période, il est intéressant de souligner que les quelques yachts à voiles construits à Corsier sont de tailles relativement modestes par rapport aux standards de l'époque alors que les racers et cruisers à moteur sont légion ; les trophées remportés en course permettent de s'adonner à une communication très active qui va culminer lorsque *Mais-Je-Vais-Piquer X* sortira vainqueur de l'épreuve sur 200 km du «Championnat de la Mer» à Monaco en 1912.

Les chantiers de Coppet et Corsier réunis dans un ambitieux projet

Dès l'automne 1913, M. Mégevet est en tractations pour céder les installations de Corsier à un entrepreneur qui voit très grand, Louis-Robert Coutant (membre SNG de 1912 à 1919), administrateur-délégué de la Société Anonyme du Chantier de Constructions Navales du Léman nouvellement établie à Coppet sur le Canton de Vaud. Celle-ci se targue de proposer les plans du grand architecte naval écossais William Fife III (1857-1944) et a d'ailleurs déjà fait venir en guise de premier exemple un voilier de la jauge métrique : le 7m JI *Endrick*. C'est donc au printemps de 1914 que les activités de Corsier-Port sont intégrées aux chantiers de Coppet et c'est sous la dénomination «Chantier de Constructions Navales du Léman SA» que sont présentés *Endrick* et un canot automobile de 7 mètres muni d'un groupe marin «Kermath» de 12 HP sur un stand monté dans la halle des moyens de transports à l'Exposition Nationale de Berne. Malheureusement, les activités débordantes de Coppet et Corsier réunis vont se trouver brutalement stoppées par la déclaration de guerre.

Fermeture de Coppet et reprise de l'activité à Corsier-Port

Il est difficile de certifier à quel moment précis s'est arrêtée la construction durant la Première Guerre mondiale mais il est bien établi que les activités ont repris dès le 15 août 1919, seulement à Corsier, en suite du rachat intervenu par un ingénieur français, le Baron Louis Sers (établi à Evian dès 1919 puis à Genève jusqu'en 1921, membre SNG durant cette période). Après l'abandon du site de Coppet et le transfert probable d'une partie des outils de production, c'est avec la collaboration du célèbre architecte naval français Joseph Guédon (1862-1947) – en tant que directeur technique – ainsi que du motoriste Lucien Picker et d'un ingénieur du nom de Blanc, que les activités reprennent



ATELIER DES MACHINES
VERS 1914

sur un grand train : dès le 15 octobre 1919, il est remarqué que plusieurs voiliers des séries internationales de 8m50 et 6m50 mais aussi qu'une nouvelle série suisse de 12m de longueur est en passe d'être établie, dont les quatre premiers et seuls représentants seront tous signés par les « Chantiers Navals du Léman ». Dès fin-juin de l'année suivante, le premier exemplaire d'une nouvelle série de petits bateaux importée d'Angleterre est prêt et plusieurs autres Dinghies 12 pieds International suivront. Par ailleurs, de notables efforts sont fournis pour améliorer les lignes et le confort des canots automobiles : ainsi il est proposé dès la reprise des activités de construction un nouveau type de canot avec le moteur abrité à l'avant sous le pont de façon à laisser toute la place pour le confort des personnes embarquées ; cette disposition sera d'ailleurs remarquée aux Courses de Monaco avec l'obtention d'un 1^{er} Prix au Concours d'Elégance nouvellement créé pour Mais-Je-Vais-Piquer XIII lors de sa présentation en 1921 et qui sera le dernier du nom.

Les installations de Corsier-Port plongent
dans la torpeur



CORSIER-PORT VERS 1914

Alors que tout semblait se présenter pour le mieux à Corsier, la crise persistante du début des années 1920 va se révéler fatale aux « Chantiers Navals du Léman » qui doivent se résoudre à abandonner toute activité de construction dès mars 1922. Dès lors, le site va s'endormir pour une décennie où il ne subsistera plus que l'entreposage de bateaux et un peu d'entretien avec la nouvelle raison sociale « Le Carénage SA » placée notamment sous l'administration de Henri Bénédicte de Saussure (1905-1984). Ce n'est qu'à la suite du rachat intervenu le 16 mars 1933 par le carrossier Georges Gangloff que les activités reprendront mais ceci est le début d'une nouvelle histoire. L'ensemble des archives à partir de cette date sont conservées au sein de l'entreprise par Thierry Plojoux, représentant de la 4^e génération familiale qui a fait le succès du chantier naval de Corsier-Port.



CANOT AUTOMOBILE «IDA»,
CONSTRUIT VERS 1919, DE RETOUR
À CORSIER-PORT EN 2009



Epilogue

A l'heure où l'on se doit de fêter le centenaire, quels sont les témoins des activités de construction navale à Corsier ayant subsisté jusqu'à nos jours? Si un grand nombre de bateaux sont associés et portent le prestigieux nom de Corsier-Port, force est de constater que les constructions datant d'avant la fermeture intervenue en mars 1922 se décomptent en seulement quelques unités mais fort heureusement préservées: il s'agit des canots à moteur *Taggs* (ex. *Fairina*), *Ida* et *Pélican*; de la vedette *Victory*; du 6m50 *Créole* (ex. *Mousmé*) et de quelques Dinghies 12 pieds International; de l'un des cinq 8m50 qui naviguaient encore il y a quelques années (n° 12, *Pastel*, ex. *Honeymoon*, ex. *Patience*, ex. *Mahou II*). Il n'y a plus aucune trace des nombreux « racers » et « cruisers » à moteur ni des monotypes de 1 tonneau et autres 12m SNS si ce n'est en images et dans les mémoires. Bien que passablement transformée et raccourcie, la vedette *Victory* (1921) est longtemps restée l'unique témoin sur le Léman des constructions à moteur de Corsier-Port datant d'avant 1922 puisque les canots *Taggs* (1913/10m) et *Ida* (1919/8m) avaient été vendus en Angleterre alors que *Pélican* (1921/8m50/n° 519) était transféré dès 1956 au lac des Settons en France. Si *Taggs* navigue toujours régulièrement de l'autre côté de la Manche, *Pélican* est en déshérence depuis plusieurs années après qu'un projet de restauration ait fait long feu. Dans un souci remarquable de valorisation du patrimoine naval lémanique, Corsier-Port SA et l'Association Patrimoine du Léman, avec le plein soutien de ses anciens propriétaires qui l'ont restauré avec soin, ont récemment unis leurs efforts afin de faire revenir dans ses eaux d'origine le canot automobile *Ida* qui avait quitté notre région en 1923 déjà. Ainsi il sera désormais possible d'admirer ce témoin préservé du savoir-faire lémanique, aux côtés notamment du canot à moteur restauré par l'APL, *Gilliatt* (1905/8m50) construit par les chantiers concurrents d'Amphion, et dont le port d'attache est à la Société Nautique de Genève.



CONSTRUCTION DU PORT
AVEC DES PIERRES APPORTÉES
PAR BARQUES (1934)

1933-1945



1909-2009

La reprise

*par Thierry Plojoux,
Corsier-Port*

Le 16 mars 1933, le carrossier Georges Gangloff rachète la société « Carénage SA » propriétaire du site et des bâtiments de Corsier-Port.

Le chantier naval n'est plus vraiment en activité et les installations sont en grande partie inutilisées.



M. Gangloff
(Carrosserie)



GEORGES GANGLOFF A
LA BARRE DE SON 6M JI
«CARIL» VERS 1930



PROTOTYPE DE BATEAU A MOTEUR HORS BORD CORSIER PORT 1933



CORSIER-PORT AVEC SA NOUVELLE DIGUE EN 1935

Suite au succès rencontré avec ses carrosseries automobiles de Colmar, Berne et Genève qui ont entre autre habillé des automobiles prestigieuses telles que Bugatti, Rolls Royce et Pic-Pic, Georges GANGLOFF décide de réunir deux passions: les véhicules à moteurs et le lac. Il va insuffler un nouveau dynamisme à Corsier-Port, apportant son savoir faire industriel et des contacts privilégiés avec une clientèle exigeante et passionnée.

Il connaît bien les rives du lac qu'il longe sur son 6m JI «CARIL» (Plan Fife) et a servi dans le Corps des Automobilistes Volontaires de l'Armée Suisse pendant la première Guerre Mondiale sous le commandement de nul autre que Jules Megevet, le célèbre industriel genevois, fondateur et patron du chantier naval Megevet à Corsier-Port entre 1909 et 1914.

Dès la reprise, Georges Gangloff assisté de son gendre Louis Plojoux, entreprend des travaux très importants de modernisation du chantier naval: implantation d'une digue et d'un port, reconstruction complète du slipway de 65 m, rénovations du bâtiment de construction et des hangars de stockage. Le chantier naval prend dès lors le nom de Le Chantier Naval du Petit Lac.

Les attaches à l'industrie de l'automobile restent fortes, une partie des employés spécialisés (mécaniciens, selliers, menuisiers) sont transférés de la carrosserie Gangloff de Genève à Corsier-Port alors que M. Gangloff vient chaque jour au chantier naval en Bugatti Brescia et que les chars de manutention sont souvent équipés de roues d'automobile à rayons du début du siècle.



RALLYE DE BATEAUX
FIN DES ANNÉES 40



MISE A L'EAU D'UN 30M SUÉDOIS 1938



EMPLOYÉS FIN DES ANNÉES 30



MISE L'EAU D'UN HYDRAVION AVANT 1935



6M JI SUR UN CHAR DE MANUTENTION

Le chantier naval reprend activement le développement et la construction de canots moteurs de sport, de yachts et particulièrement de prototypes.

Il étend aussi rapidement son activité à la conception et à la construction de voiliers de régates (particulièrement de jauge Internationale et jauge Suédoise) en étroite collaboration avec les architectes navals Copponex et Reimers.

Les contacts industriels de George Gangloff amène aussi au montage et à la mise à l'eau d'Hydravions au chantier naval.

Suivant l'élan donné par Jules Megevet et le Baron Louis Sers le chantier naval développe ses propres modèles de bateaux moteurs inbord et hors-bord.

Georges Gangloff participe aussi à l'organisation de rallyes automobiles-bateaux moteurs autour du lac.



BAPTÊME DE JACKIE II ÉTÉ 1939



1^{ÈRE} MISE A L'EAU DU JACKIE II



CHAMPIONS SUISSE DE LACUSTRE 1941

Cette reprise d'activité de Corsier-Port est célébrée en été 1939 par la mise à l'eau du plus imposant yacht privé à moteur de Suisse (20 m), le « JACKIE II » (Plan Knud Reimers).

Le choc de la seconde guerre mondiale mobilise aux frontières les employés et cadres suisses du chantier naval qui sont partiellement remplacés par des internés Polonais, Italiens et Allemands. Cette période troublée reste néanmoins propice à la construction de voiliers sur un lac épargné par le conflit mais où le carburant est à nouveau rationné. Louis Plojoux bénéficie d'un congé militaire exceptionnel pour participer au championnat Suisse de Lacustre en 1941 et la victoire de son équipage sera saluée par le General Guisan en personne.

André Plojoux, frère de Louis, rejoint l'entreprise familiale et apporte son fin trait de dessinateur aux premiers plans des «Barrel Back» qui seront construits après la guerre.



PRODUCTION DE
BARREL BACK 1947-48

1946-1970



1909-2009

L'âge d'or de la construction en bois

Les années d'isolation et de restrictions de la seconde Guerre Mondiale n'empêchent ainsi pas la création et le développement de nouveaux modèles de bateaux moteurs qui seront produits dès la fin du conflit. Ainsi, très inspiré des designs et progrès techniques américains, les Runabouts de sport Corsier-Port voient le jour en 1947 avec la construction d'une première série de « Barrel Back » suivie des modèles « Jubilé » des années 1950 et 1960.



BARREL BACK 1947 ESSAYÉ PAR
LOUIS PLOJOUX



TABLEAU DE BORD D'UN RUNABOUT DES ANNÉES 50



5.5M JI Z37 BALLERINA IV



CONSTRUCTION D'UN 5.5M JI

En 1946 le chantier naval devient le «Chantier Naval de Corsier-Port SA», Georges Gangloff cède la barre à son gendre, Louis Plojoux qui avec l'assistance dynamique de l'architecte Henry Copponex et du skipper genevois Noverraz, lance la construction de nombreux modèles de voiliers: 15m SNS, Lacustre, Hocco, Espadon et des séries internationales: 5m JI, 5,50m JI et 6m JI. Le chantier naval retrouve ainsi une renommée internationale et exporte mondialement ses voiliers de compétition et ses canots moteurs de sport, dont certains seront même envoyés jusqu'en Egypte et au Japon. Le chantier naval acquiert la particularité de concevoir et de construire aussi bien des canots moteurs que des voiliers de haute performance et de très bonne réputation. Cette diversité permet de servir une clientèle genevoise et internationale exigeante dans les deux catégories en particulier les héritiers des grande familles horlogères avec qui Louis Plojoux a fait ses classes à l'Ecole d'horlogerie (sa formation initiale et sa seconde passion).

Aux jeux Olympiques de Naples en 1960, les équipes de Suisse, de France, d'Italie, d'Allemagne et d'Espagne sont équipées de voiliers 5.5 m JI construit par Corsier-Port. L'équipe de Suisse remporta alors la médaille de bronze sur Z37 «BALLERINA IV» de M. Metzger.



«ORINOCO» 1949



«MIGUY II» 1954



«YVES II» 1950 (150 HP)



CONSTRUCTION D'UN «DINGHY» D'ERVIN

Le développement et la construction de bateaux moteurs de luxe et de performance en bois, souvent sur mesure, connaît aussi un essor important dans les années 1950-1960 grâce à la forte croissance économique. Cette production inclut plusieurs très belles unités de plus de dix mètres de long: Le yacht «ORINOCO» en 1949 (13m Plan Dervin), les vedettes «YVES II» en 1950 (10m) et «MIGUY II» en 1954 (10m).

Corsier-Port développe aussi de beaucoup plus petits canots moteurs sur plans Dervin «Dinghy Utility» de 4 à 5 mètres de long avec des moteurs hors-bord de 20 à 35 HP. L'épouse de l'Agha Khan a été l'une des premières propriétaires d'un bateau de ce type en 1954.



ESSAI D'UN CANOT MOTEUR
HORS-BORD PAR LOUIS PLOJOUX
«DINGHY 4.26» 1952



CORSIER-PORT DE LUXE 1964 (280 HP)

En 1961, l'acteur Américain Yul Brynner demande au chantier naval de lui construire un bateau moteur pour le ski nautique qui doit dépasser les performances des meilleurs bateaux RIVA et PEDRAZZINI. Avec l'aide de l'ingénieur E. Friedrich, Corsier-Port réalise alors son plus puissant runabout (deux moteurs Mercruiser de 225 HP) pouvant atteindre plus de 100 km/h. Ce bateau est un des premiers en Europe équipé du système à embases Z drive de Mercury.

Après une dernière série de runabout «Jubilée» et «de Luxe» de 6 à 8 mètres de long à la fin des années 60 et un voilier de type Lacustre en 1971, le chantier naval va arrêter la construction de bateaux en bois supplantés par les grandes productions de bateaux en fibre de verre et autre polyester.

Ainsi plus de 600 bateaux en bois, voiliers et canots moteurs de toutes tailles et de nombreux youyous, barques et yawls seront construits entre 1933 et 1971 pour de grands navigateurs et des amateurs de nautisme. Ces bateaux sont aujourd'hui toujours recherchés et ceux existants encore sont préservés avec passion par leurs propriétaires.



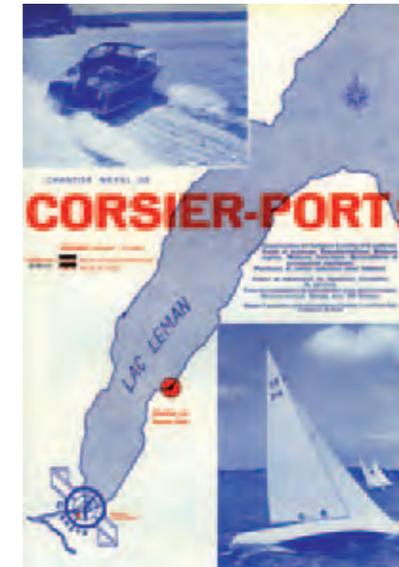
LUC PLOJOUX À SA TABLE À
DESSIN VERS 1960

1971-2009



1909-2009

Innovation et
adaptation



Le chantier naval prend la décision de ne pas se lancer dans la production d'unités en fibre de verre dans un marché très compétitif et rapidement dominé par des productions étrangères à grande échelle. Sous la direction de Luc PLOJOUX et de son ami d'enfance et administrateur, Eugène PATRY, le chantier naval prend la représentation de marques réputées (ABBAT, CHRIS CRAFT, DUFOUR) et continue d'innover avec le développement du premier service marina de port à sec sur le Léman inspiré des marinas américaines, offrant toutes réparations et entretien général des bateaux. Le chantier naval investit dans la construction d'un hangar de port à sec (un des premiers hangars autoportants à Genève) et l'achat d'un tracteur élévateur spécialement modifié pour les manutentions de bateaux.



ESSAI PROTOTYPE
TRIDENT 32



SERVICE DE MARINA DE PORT A SEC AVEC
TRACTEUR-ÉLÉVATEUR 1972

Après 100 ans d'existence, le chantier naval représente aujourd'hui des marques de canots moteurs de haute performance et de grande qualité tels que Sea Ray, Chris Craft et Coronet et propose l'entretien, l'hivernage et la réparation de bateaux de tout type.

Le service de marina à terre a été modernisé par l'achat d'un second tracteur élévateur de dernière génération et de plus grande capacité de levage. La capacité du port à sec a aussi été augmentée à plus de 60 places sous couvert.

Les ateliers historiques du chantier naval assurent toujours l'entretien, la rénovation ou la reconstruction de voiliers et canots moteurs en bois, particulièrement des Corsier-Port pour lesquels le chantier possède encore une grande partie des plans dans ses archives.

Un nouvel atelier de construction et entretien composite a été mis en place en complément de la modernisation du four de peinture. Ces nouvelles installations ont permis la construction du prototype « TRIDENT 32 », un canot moteur de plaisance très innovant, alliant un design unique (inspiré des premiers Runabouts Corsier-Port) et une motorisation de pointe puissante (2 x 350 HP, particulièrement silencieuse et économique répondant aux dernières normes de pollution et de bruit. Le « TRIDENT 32 » a déjà atteint plus de 110 km/h lors des premiers essais.

Le chantier naval de Corsier-Port est toujours une entreprise familiale. La quatrième génération s'engage à lui assurer un futur dynamique et prospère. Par son histoire, souvent prestigieuse, une renommée et une image qui s'étend bien au-delà du bassin lémanique. Il représente aujourd'hui encore toute une page de l'histoire de la construction navale de la région et est un des derniers grands chantiers navals historiques du bord du lac encore en activité.



EQUIPE 2009 DIRIGÉE PAR NOTRE
CHARMANTE ET FIDÈLE MARIE-FRANCE BRELAZ



Epilogue

*Thierry Plojoux
Août 2009*

Corsier-Port, un endroit magique, face au Jura depuis la terre ou coiffé du Mont-Blanc depuis le lac, calme par une légère brise d'été ou tempétueux par une bise glacée de février; c'est un lieu de caractère, un lieu où l'esprit du Léman ne laisse personne indifférent!

Le chantier naval a été bien inspiré de s'y installer. Si nos ancêtres, les Lacustres, y avaient déjà construit un village sur pilotis, c'est que l'endroit devait être propice. L'odeur du chêne, de l'acacia et des bois exotiques fraîchement coupés par la scie à ruban, le bruit des haubans dans le vent, le ronronnement d'un moteur V8 et le cri des mouettes sont autant de messages qui éveillent les sens. En ce coin de lac qui a donné naissance à tant de bateaux et de rêves, rien n'est plus majestueux qu'une première mise à l'eau sur le slipway d'époque! Je souhaite bon vent et longue vie à ce lieu magique qui aura toujours une place particulière dans mon cœur!

100^{ans}
DE CONSTRUCTION NAVALE
À CORSIER-PORT
1909-2009

Graphisme : Yan Rubin - Direction : T.A.W.U. & Co, tawuinfo@icmail.com - Sources photos : CorsierPort © Didier Zuchuat © Août 2009 - Imprimé en Suisse à 1000 ex.





Corsier-Port