

Un chantier naval du Léman français frappé d'ostracisme ?

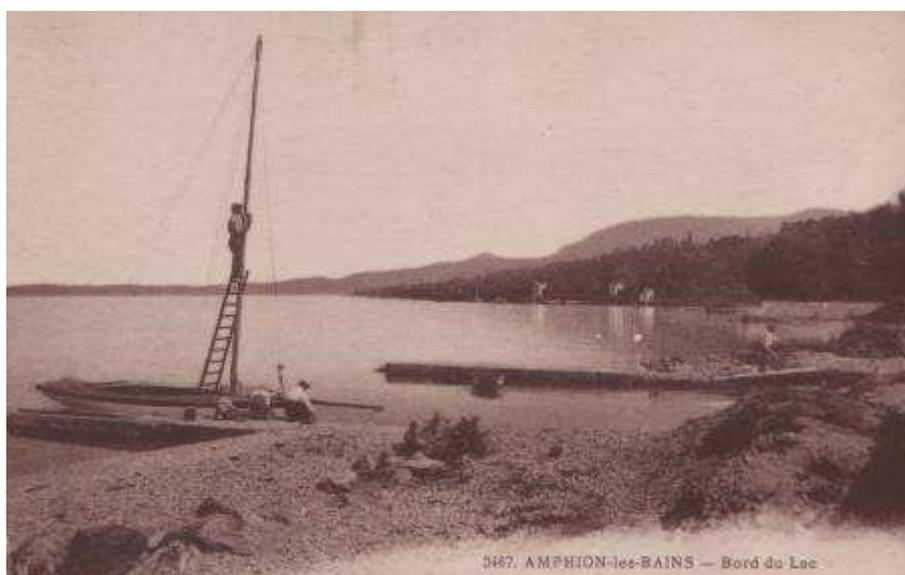
par Jean-Pierre PORTIER, Thonon-les-Bains (F) et Didier ZUCHUAT, Genève (CH)

Le profane – touriste ou autochtone – qui déambule le long des quais d'Amphion-les-Bains, entre l'Office du Tourisme et l'hôtel-restaurant « l'Amiral » a peine à s'imaginer qu'en ces lieux existait autrefois un chantier naval qui connut ses heures de gloire. Il n'en reste plus actuellement qu'une sorte de hangar à la peinture délavée, ayant subi les injures du temps. Sur le côté, face au lac, on peut encore déchiffrer : « Chantiers Navals – Canots automobiles ». Sur un autre côté, on peut, avec de bons yeux, deviner : « Moteurbots – Excelsior ». Un projet municipal de restructuration des quais d'Amphion prévoit de livrer prochainement cet ultime vestige des chantiers navals à la pioche des démolisseurs. Il est donc temps d'exhumer des limbes de l'histoire les dates importantes qui ont présidé, à la naissance, à la croissance, au développement de la maturité, puis au déclin dudit chantier naval.



La villa – antérieure à l'édification des hangars – a été démolie mais il subsiste une construction similaire à proximité.

Si Rémy DUCRET ouvre en 1894 déjà un chantier naval à Lugrin-Tourronde, c'est en 1896, deux ans plus tard, que François CELLE crée le sien, à l'âge de vingt-six ans – la valeur n'attend pas le nombre des années – tout d'abord à Evian avant de le transférer après seulement deux saisons sur le territoire de l'ancienne station thermale – très en vogue sous le Second Empire – d'Amphion. La région lui est familière puisqu'il y habite. Né en 1871 à Thonon-les-Bains, on le retrouve en 1888 – il est alors tout jeune homme – chez Eugène GARNIER, constructeur de bateaux aux Pâquis à Genève, chez qui il effectue son apprentissage-écolage ; on remarque ensuite son engagement comme contremaître auprès de Auguste TELLIER, dont les très renommés chantiers sont sis au quai de la Râpée à Paris. Amphion-les-Bains est située à mi-chemin entre Thonon et Evian et les quelques grandes familles résidant à proximité – il est fort probable que François CELLE les ai fréquentées puisque son tuteur Alphonse CELLE fut l'un de leurs mécaniciens attirés – ont sans doute joué un rôle déterminant dans sa décision de s'y implanter : la famille du Prince BRANCOVAN à la villa « Bassaraba » à Amphion avec le grand yacht *Romania*, M. GIROD au « Pré-Curieux » près d'Evian et son vapeur du même nom, M. et M^{me} PINARD à la villa « Les Tilleuls » à Amphion (le port de la propriété et la chapelle sont encore visibles) avec leur yacht de 50^{ix} *Grèbe* ainsi que M. ENGEL-GROS au Domaine de Ripaille à Thonon, propriétaire des bateaux construits en Suisse *Dranse* et *Dranse II*. Ce beau monde avait bien évidemment besoin d'ouvriers qualifiés et de mécaniciens pour entretenir toute cette flottille.



On s'active sur une embarcation au beaupré d'une longueur remarquable devant les Chantiers d'Amphion.

Les débuts du chantier sont déjà prometteurs : achat de terrains pour y construire des bâtiments et la presse locale nous apprend qu'au printemps 1901 on y radoube *Romania*, qu'en début d'année 1902, deux bateaux destinés à l'exportation y sont fabriqués : l'un, équipé d'un puissant moteur, servira à remorquer des chalands ; quant à l'autre, il sera utilisé pour un service public de voyageurs, qu'en 1903, on y refait la peinture de la carène du *Grèbe*. Cette même année, François CELLE est reçu comme membre de la Société Nautique de Genève – il obtient d'ailleurs le 2^e prix avec un premier canot à moteur *Excelsior* lors de la fête annuelle de la SNG au Creux-de-Genthod – et gardera cette qualité jusqu'à son décès. Dès 1904 cependant, s'opère au sein de l'entreprise un tournant : sans renoncer à sa vocation de constructeur généraliste – promenade, pêche, usages industriels – François CELLE va s'orienter de plus en plus vers la fabrication de canots automobiles de courses – racers et cruisers – connus sous la marque « Excelsior » (terme incluant le nom du propriétaire-constructeur) et il se lance dans la compétition qu'il n'abandonnera que durant ses dernières années. Il est vainqueur aux courses de Genève en août 1904 ainsi qu'à celles de Lucerne en septembre 1904.



Construction en bois de teck exportée en Cochinchine où son faible tirant d'eau a permis de remonter le Mékong inférieur sur 2'600 km en colonie française.



Le grand cotre *Fairy* hissé à terre au moyen du slip des Chantiers d'Amphion. Noter l'inscription de la marque « Excelsior » peinte sur la façade à l'hiver 1905.

L'année 1905 représente pour le constructeur d'Amphion une sorte d'apothéose, la consécration d'un grand architecte naval et nous allons tenter d'en relater les faits les plus marquants. Au printemps, lors du meeting de Monaco qui se déroule pour la seconde année, François CELLE remporte avec son cruiser *Excelsior VII* – bateau fétiche, tant il remportera de succès – la 1^{re} place dans la série des 6 m 50 à 8 m. La coque sort des ateliers d'Amphion tandis que le moteur « Lucia » est l'œuvre de Lucien PICKER, un ingénieur suisse, avec lequel s'est instaurée une collaboration fructueuse. Celui-ci fournira de nombreux moteurs à CELLE avant d'être entièrement au service de Charles-Jules MEGEVET qui, à cette époque, s'intéresse à la compétition motonautique et remportera des victoires à Monaco lors des meetings de 1907 et surtout 1912 avec le *Mais-Je-Vais-Piquer X* (jeu de mots avec les noms de « Mégevet » et « Picker »). Il y a donc certaines années deux participations lémaniques aux meetings de Monaco. François CELLE y sera présent de 1905 à 1914 à la veille de la Première Guerre Mondiale. On a déjà mis en exergue les exploits de C.-Jules MEGEVET en laissant un peu trop en retrait les frères PICKER (Lucien et Charles) qui par leurs qualités et la fiabilité de leurs moteurs ont largement contribué au succès de leur associé. Envoyer un ou plusieurs bateaux d'Amphion ou de Genève à Monaco n'est pas une mince affaire. Ces déplacements occasionnent des frais importants ; en contrepartie, ces meetings sont richement dotés et la journée d'exposition qui précède les courses est une incomparable publicité pour les différents constructeurs et leur permet de remplir leurs carnets de commandes. Ce même printemps (1905), nouvelle victoire, avec le même bateau aux courses de canots automobiles d'Aix-les-Bains et en juin François CELLE participe avec son canot *Excelsior VII* au défilé de la « Fête des Roses » d'Evian-les-Bains qui a lieu pour la seconde fois. En août, c'est également un succès aux régates de Lucerne qui est renouvelé au meeting d'Evian fin août-début septembre avec la même unité. A noter que les meetings d'Evian des canots automobiles n'auront lieu qu'à trois reprises, de 1905 à 1907 ; on y verra chaque fois la participation de François CELLE. A l'issue de ce premier meeting, lors du banquet au Casino M. le Baron de NEUFLIZE, président du Conseil d'administration de la Société « Cachat » (qui soutenait et supportait l'organisation financière de ces meetings) rendra un hommage appuyé sous forme de toast à François CELLE : « M. CELLE, l'excellent constructeur dont s'enorgueillit notre région et dont la grande expérience doublée d'une inlassable obligeance nous ont été si utiles ». Encore un succès, toujours avec le même bateau, en septembre lors du meeting du lac de Garde en Italie.



En-tête de facture des Chantiers de Constructions du Lac de Genève datée de 1905.

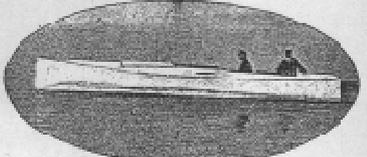


L'alignement des canots au pied de la Condamine monégasque ;
le ber au premier plan qui supporte le canot n° 72 porte les marques « Excelsior-Aster » et « F. CELLE ».

Avant de clore cette année, si riche en manifestations motonautiques, nous nous devons de relater un évènement qui s'est déroulé au large des Chantiers d'Amphion en octobre et dont ni la presse locale ni les ouvrages relatifs aux débuts de l'aviation que nous avons consultés, ne soufflent mot. M. Ernest ARCHDEACON – fondateur de l'usine « Paris-Singer », pionnier de l'aérostation et membre fondateur de l'Aéro-club de France – mécène de l'ingénieur-pilote Gabriel VOISIN – commande en mai 1905 un planeur monté sur flotteurs et le 8 juin, tiré par le canot automobile *La Rapière* construit par TELLIER fils et Gérard, VOISIN s'envole du pont de Billancourt au pont de Sèvres sur une distance de 600 m, à une altitude variant de 16 à 20 m. L'endroit choisi n'étant pas idéal – étroitesse de la rivière, impossibilité de se mettre exactement vent debout – les deux hommes décident de tenter à nouveau l'expérience sur le Léman, à Amphion : le lac étant un vaste plan d'eau est beaucoup moins dangereux en cas d'écrasement. Mais pourquoi avoir choisi Amphion ? Nous nous permettrons de formuler l'hypothèse suivante qui, même sans avoir pu être vérifiée, s'avère très vraisemblable : les frères BOULADE (Antonin et Léo) passionnés d'aéronautique, étaient amis et très liés avec les frères LUMIERE (Louis et Auguste) et les entraînent dans leur sillage. Tous les quatre avaient effectué leurs études au collège de « La Martinière » à Lyon. Louis et Auguste étaient membres honoraires de l'Aéro-club du Rhône et participaient financièrement au soutien de l'association. C'est sans doute au sein de celle-ci qu'ils ont fait la connaissance des frères VOISIN (Gabriel et Charles) nés à Belleville-sur-Saône. N'oublions pas que Gabriel VOISIN avait été présenté à Ernest ARCHDEACON courant 1904. Or le père de Louis et Auguste, Antoine LUMIERE, avait acheté à Evian en octobre 1886 une maison inachevée, celle qui deviendra plus tard la villa « Lumière » et est actuellement l'Hôtel de Ville d'Evian. En 1897, il achète le « Vieux Mottay », demeure rurale du XVII^e siècle à quelques encablures du chantier naval de François CELLE. Il semblerait que, outre les attraits de la station, ses liens avec les milieux républicains et francs-maçons de Thonon-les-Bains et de Genève aient joué un rôle important dans sa décision. Il est donc loisible de penser que le site d'Amphion ait été conseillé par les fils LUMIERE à Gabriel VOISIN qui en fit part à Ernest ARCHDEACON. Le chantier local n'ayant sans doute pas de bateau assez puissant pour tracter l'aéroplane de M. ARCHDEACON on fit appel à une entreprise genevoise, la Société Anonyme de Construction Mécanique, qui mit à disposition le cruiser *Qui-Vive* (force de 100 CV, système Charles PICKER, coque Charles PICKER) barré par M. Ernest CUENOD et déjà vainqueur aux régates de canots automobiles d'Evian-les-Bains en 1905. Une autre hypothèse plausible est que François CELLE ait tout simplement conservé des liens privilégiés avec les fils TELLIER après sa collaboration aux côtés de leur père, fondateur des chantiers parisiens. Qui a eu l'idée et fait jouer ses relations pour inciter à la tenue des essais du planeur de VOISIN au Léman ? Mystère !

F. CELLE, architecte naval
CONSTRUCTEUR
Evian-les-Bains (Amphion)
Rive française du lac de Genève

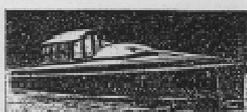
CANOTS AUTOMOBILES
DE TOUTES PUISSANCES
La marque "Excelsior"



Excelsior VII, gagnant de la 2^e série
des cruizers. Courses de Monaco 1905

Devis et plans sur demande

F. CELLE
Architecte Naval, Constructeur
EVIAN-LES-BAINS (Amphion) (Côte-Suisse)
Les plus importants Chantiers de la région



CANOTS AUTOMOBILES de toutes puissances
marque "EXCELSIOR"

Courses, Promenade, Pêche, Usages Industriels

OUTILLAGE MÉCANIQUE ÉLECTRIQUE

Tandem à Vapeur, à Toile et Substitutions à l'Aviron

Maintenance Prix et Réparations aux Courses

Adresse Télég. : CELLE-ROUBER - Télég. : 1, Amphion-les-Bains

Chantiers Navals "EXCELSIOR,"



ÉVIAN-LES-BAINS (AMPHION)
F. CELLE
ARCHITECTE NAVAL - CONSTRUCTEUR

Les plus vastes chantiers du Lac Léman

Canots automobiles de toutes puissances et pour tous les usages

Spécialité de bateaux à grande vitesse
Voiles à voile de course et de croisière, submersibles à l'étranger, hélices coloniales

Les plus beaux récepteurs construits au centre d'Amphion

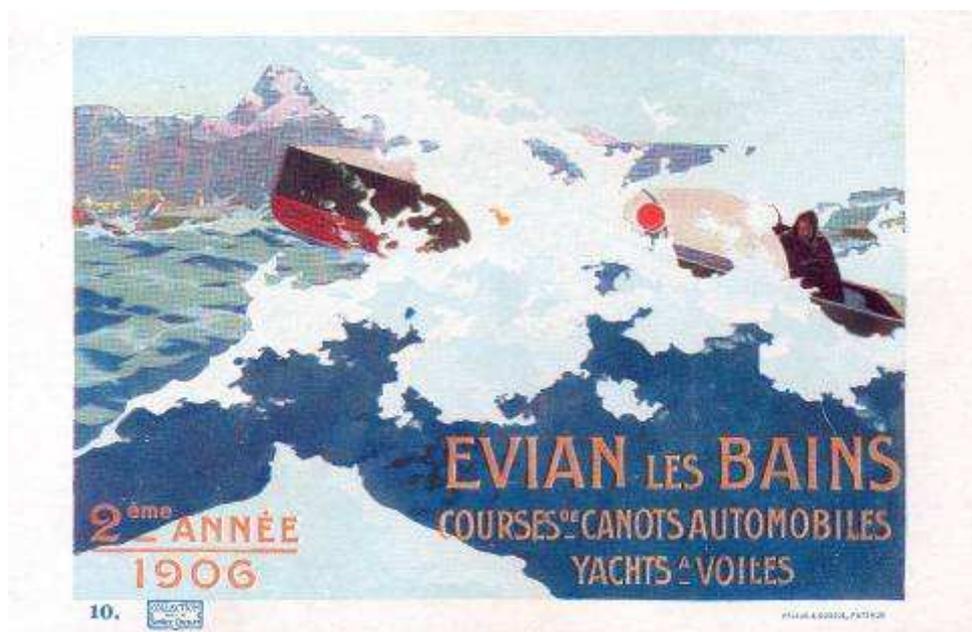
ASS. TELLIER CELLE ÉVIAN TELLIER
S. AMPHION S. AMPHION

Pavés publicitaires publiés par François CELLE à des époques différentes : après 1905, vers 1912, avant 1919.



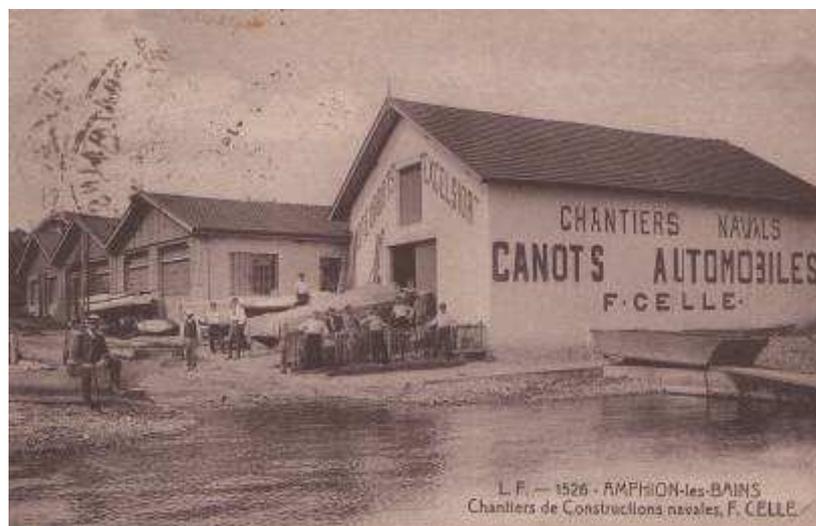
Le char fleuri de l'édition 1905 de la « Fête des Roses » d'Evian promène la « Reine du Léman » et un canot automobile.

Dernière récompense pour cette année 1905, une médaille d'argent lors de l'exposition internationale de Paris. L'année 1906 ramènera deux premiers prix aux Chantiers d'Amphion : au meeting de Monaco et à celui d'Evian avec l'engagement de bateaux motorisés par l'entreprise de Lucien PICKER mais ce partenariat va dès l'année suivante faire long feu avec plusieurs changements de raison sociale du motoriste de Chêne-Bourg (près Genève, Suisse) avant sa disparition au profit des Etablissements MEGEVET. L'année 1907, en plus d'un premier prix aux courses d'Evian-les-Bains, voit la réalisation d'une prouesse peu banale : en septembre, François CELLE effectue en compagnie de M. Edouard PEILLEX – mécanicien-constructeur à Evian – à bord du bateau de ce dernier *Mieusset VI* – une coque du constructeur genevois STAEMPFLI propulsée par un moteur de la marque lyonnaise « Mieusset » – la remontée du Rhône depuis son embouchure et jusqu'à St-Maurice. C'est le premier qui est à la barre. Le Rhône a alors une vitesse de 12 km/h, le parcours est très accidenté, il leur faudra quatre heures pour rallier St-Maurice et une heure pour redescendre. Les années 1908 et 1909 sont marquées par une première : l'alliance des marques « Excelsior » et « La Buire » – un puissant constructeur automobile lyonnais – mais le succès ne semble pas être au rendez-vous et dès l'année suivante, les bateaux d'Amphion portent à nouveau exclusivement leur marque. 1910 voit l'engagement d'un premier glisseur « partiellement hydroplane » alors que 1911 (avec *Excelsior XIV*) et 1913 (*Excelsior XVII*) seront également couronnées de succès aux meetings de Monaco : tous ces bateaux semblent notablement équipés de moteurs développés ou transformés sous la marque « Excelsior ». 1912 voit la promotion de François CELLE comme officier d'academie mais l'année reste marquée par l'accident mortel survenu lors des essais au Léman au glisseur *Ricochet*, additionnée de malchance à Monaco lorsque *Excelsior-Monte-Carlo* se retrouve hors course après avoir rencontré une épave sur mer qui lui a brisé une pale d'hélice : « M. CELLE est un persévérant et il se rattrapera lors du prochain Meeting » note la presse de l'époque. En 1913, il remportera encore, avec son *Excelsior VIII* – déjà vieux de 7 saisons –, la coupe du Président de la République aux courses de canots automobiles d'Aix-les-Bains et on lui décernera l'insigne et la médaille d'argent du Touring-Club de France. En début d'année 1914, il est admis membre du Club Alpin Français, section Léman. Puis le déclenchement soudain des hostilités de la Première Guerre mondiale met un frein brutal à toutes les activités de navigation du côté français après une ultime série de succès grâce à *Excelsior-Evian* et *Excelsior-Monte-Carlo*, le concurrent malchanceux de 1912. Signalons aussi que François CELLE préside avec compétence et dévouement aux destinées de la Section de Sauvetage d'Evian durant près de deux décennies et dont un canot d'intervention – baptisé *Benoît Champy* du patronyme de son président et mécène – fut construit par... TELLIER en 1889 !



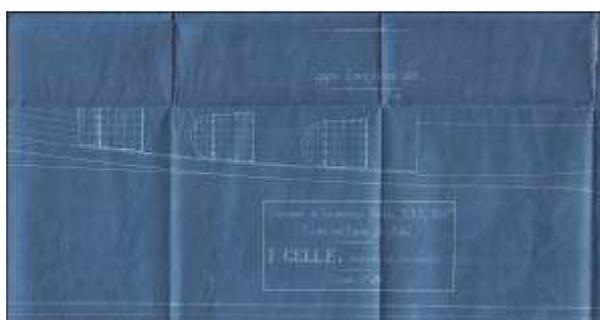
Affiche officielle du 2^e Meeting d'Evian en 1906, reproduite sous forme de carte postale.

Relevons ici qu'hormis la fourniture de canots automobiles de toutes puissances et pour tous les usages, les Chantiers d'Amphion ont également construit un grand nombre d'embarcations et de yachts en tous genres : canoë à voile (1^{er} prix de concours en 1904), chaloupes de sauvetage, canots mixtes, dériveurs (dont une fameuse paire de 20 m² AJ inscrite à la SNG en 1908) et un yacht de la classe des 1^{er} de la Jauge genevoise (barré par François CELLE à Evian en 1909) ainsi que les premiers voiliers de course de la série française des 6 m 50 dessinés par Joseph GUEDON, architecte naval réputé originaire de Bordeaux (série reconnue sur le Léman dès 1911 avant d'être adoptée comme série internationale en 1919). Par ailleurs les chantiers navals ont assuré une activité soutenue d'entretien et de réparation au moyen d'un équipement de premier ordre, notamment d'un slip de fort tonnage permettant de recevoir les grands voiliers de la fin du siècle précédent tels les cotres *Fairy* et *Tanit* jaugeant respectivement 6,7^{ix} et 5^{ix} selon la formule établie par Auguste GODINET en 1892.



Cette image était également utilisée sur le papier en-tête des Chantiers Navals « Excelsior » dès la fin des années 1910.

Pour l'instant, nos recherches ne nous ont pratiquement rien appris sur l'activité – en l'absence de leur propriétaire qui était mobilisé lors de la création d'une base militaire d'hydravions au lac de Cazaux en Gironde – des chantiers navals durant la Grande Guerre, si ce n'est en 1917 la chute sans gravité du célèbre aviateur Roger MORIN occupé justement aux essais d'un hydravion qui devait être réceptionné par l'autorité militaire. Des canots automobiles ont été réquisitionnés dans le port de Thonon pour la surveillance de la frontière. Les années de l'immédiat après-guerre s'annoncent particulièrement difficiles. En atteste la correspondance en 1920 entre François CELLE et M. Paul GIROD – directeur des aciéries d'Ugine – à propos d'un canot automobile qui ne pourra être fourni, le moteur devant l'équiper n'ayant pu être livré par « Hispano-Suiza » dans les délais impartis. Il est intéressant de relever au passage que François CELLE fut l'un des premiers à proposer les moteurs marins développés avec grand succès par cette firme après avoir encore travaillé successivement avec « Thornycroft », la « FIAT », « Janvier » et surtout « Ballot ». La guerre a aussi sonné le glas des grandes familles que nous évoquions en début d'article. En 1923 décède François CELLE qui repose dans le carré des concessions à perpétuité au cimetière d'Amphion-Publier. Lors de la Fête Internationale du Sauvetage qui se tient à Thonon le 15 juillet 1923, M. JACOTTET – président central de la SISL – demande à l'assistance de se lever en sa mémoire.



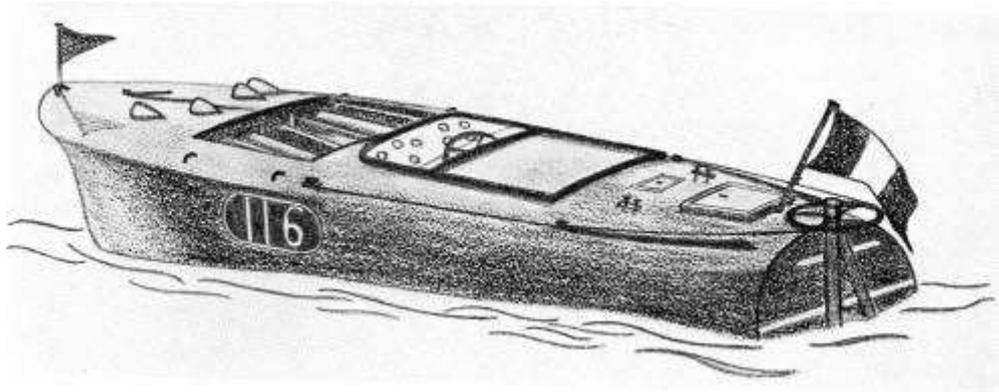
Unique plan d'un canot automobile CELLE retrouvé en archive à ce jour et daté de 1920.

Début 1924, sa veuve cède à un citoyen britannique, M. Theodore Alexandre CLARKE – pilote et constructeur –, le chantier naval avec ses bâtiments et sans doute également la villa sise tout à côté. Elle deviendra en 1926 le siège du clubhouse de la Société Nautique d'Evian. T.A. CLARKE n'était pas un inconnu pour le fondateur des chantiers : il a dû débarquer à Amphion au début de 1921. En effet, c'est lui qui participera aux meetings de Monaco de 1921, 1922 et 1923. Cette année-là, il est vainqueur à bord du très remarqué *Excelsior-Breguet*. M. CLARKE est-il délibérément venu à Amphion ou François CELLE a-t-il fait appel à ses services ? Nos recherches ne nous permettent pas actuellement de donner une réponse à cette interrogation. Entre les deux hommes a dû sans doute exister un partenariat, une association. Depuis plusieurs années déjà, T.A. CLARKE résidait sur les bords du Léman étant arrivé au printemps 1913 avec un voilier de la série des 7 M JI : *Endrick* construit par FIFE à Fairlie (Ecosse). Il était probablement l'un des « ouvriers spécialisés sortant des meilleures maisons d'Europe » engagés par M. COUTANT directeur général des ambitieux Chantiers de Constructions Navales du Léman établis à Coppet en 1913 ; après l'acquisition des installations du Chantier naval MEGEVET situées à Corsier, les bâtiments de Coppet durent être abandonnés au tout début du Premier Conflit mondial et les activités temporairement suspendues à Corsier puis remises au Baron Louis SERS à l'été 1919 avant liquidation au printemps 1922.



Lakshmi de 1922 – sauvé de la démolition en 1974 par Jean-Daniel de MORSIER – navigue depuis lors comme bateau-taxi.

Le 11 juillet 1925, une assemblée générale ordinaire se déroule au siège social à Amphion, dans les locaux de la nouvelle Société Anonyme des Chantiers Excelsior. Les actionnaires y sont bien entendu conviés et l'on relève parmi l'actionnariat représenté une majorité de personnes résidant en Suisse, notamment la présence prédominante de Henri ESDERS – propriétaire des grands magasins d'habillements portant son nom et récemment établi aux « Bleuets » à Promenthoux (un manoir quelque peu excentrique et flanqué d'une pisciculture modèle édifiés par l'architecte du couturier Jean-Philippe WORTH au tournant du XX^e siècle). Henri et Armand ESDERS – les « rois du prêt-à-porter » – mènent grand train : ils entretiennent plusieurs bateaux ainsi que des automobiles d'exception via des relations privilégiées avec Ettore puis Jean BUGATTI. Si Armand – mécène sportif et président d'honneur du Cercle Nautique de Chatou devenu plus tard le Yacht Club de l'Île de France (YCIF) – est notamment l'armateur d'un yacht au déplacement considérable, Henri semble à ce moment se piquer de records de vitesse sur l'eau avec ses deux racers construits à Amphion – l'un pour la Méditerranée et l'autre immatriculé à la SNG – *Cydalise* et *Cydalise II*. Sous l'impulsion de MM. ESDERS et CLARKE, les Chantiers d'Amphion négocient donc un nouveau virage. En étroite collaboration avec la Marine française, l'avionneur Louis BREGUET puis le motoriste Ettore BUGATTI, ils construisent plusieurs canots automobiles de 500 à près de 1'000 CV avec lesquels ils triompheront tout d'abord à Monaco avant de réaliser en janvier 1925 la vitesse de 105 km/h sur le Léman puis de 120 km/h à Cannes. Il est alors très vite question de lancer un défi afin de ramener en France le record mondial de vitesse sur l'eau qui, à l'époque, est de 123 km/h. Nous verrons plus loin qu'il n'en a rien été et que nos audacieux challengers se joueront de malchance avec tout d'abord la perte par le feu d'un premier prototype lors des essais au Léman puis les difficultés de démarrage insurmontables des moteurs d'avion double 16 cylindres « Breguet-Bugatti » équipant le second. Après les régates du Léman français à Evian fin août 1925, lors desquelles deux racers – *Excelsior XXIII* et *XXIV* – se distinguent, on retrouve lors d'un banquet de clôture à l'hôtel Royal d'Evian, début septembre 1925, parmi les invités, T.A. CLARKE, en tant que directeur des Chantiers Excelsior. En janvier 1926, ils construisent une vedette-torpilleur automobile pour le port de Cherbourg d'une longueur de 14 m, d'une puissance de 550 CV, atteignant une vitesse de 75 km/h ; armée de mitrailleuses, cette vedette rapide pourra lancer une torpille de 450 mm pesant 710 kg et elle sera pourvue d'un poste de TSF. Signalons également la construction d'une paire de vedettes pour le réglage des torpilles du port de Toulon pourvues chacune d'un moteur « Panhard-Levassor » de 240 CV. En attendant d'être transportées en mer, ces vedettes font leurs essais sur le lac. M. CLARKE avait-il lui-même initié ces contacts étroits avec la Marine française ou peut-être a-t-il bénéficié des relations que François CELLE avait nouées avec les militaires durant sa mobilisation ?



Croquis de *France-Excelsior* un racer de 10 m, indubitablement le plus puissant en Europe à son époque.

Après la tentative avortée de 1925, les aficionados du motonautisme attendent avec impatience septembre 1926. En effet, Henri ESDERS a décidé d'envoyer T.A. CLARKE se mesurer à Detroit aux américains Gar, George et Phil WOOD, détenteurs depuis 1921 du « Harmsworth Trophy », une compétition de vitesse sans limite créée en Angleterre en 1903. Il est un peu surprenant de voir concourir un citoyen britannique aux Etats-Unis à bord d'un bateau baptisé *France-Excelsior* et, malheureusement, M. CLARKE doit abandonner dès le début du second tour, déçu par la vitesse moyenne de 67 km/h de son puissant runabout, tandis que ses trois rivaux américains atteignent une vitesse de 98 km/h. Quelle n'a pas été la déception du nombreux public et des autorités qui l'on fait citoyen d'honneur. La presse locale n'a pas daigné écrire la moindre ligne sur cette compétition malheureuse. Aurait-elle été plus diserte si la tentative avait été couronnée de succès ? On a beaucoup glosé sur les raisons de cet échec : impéritie, manque de préparation, forfanterie, orgueil démesuré, surestimation de ses propres capacités. Nous pensons personnellement – comme les spécialistes de la question d'ailleurs – que l'échec est dû au fait que le bateau était conçu avant tout pour des courses en mer et non pour un plan d'eau fermé.



Production « Excelsior » pour 1926 : racer de 10 m sur son chariot à Amphion et stand au Salon de Paris.

Une mauvaise et bien triste nouvelle vient endeuiller fin juillet 1928 les Chantiers Excelsior : décès de M^{me} CLARKE. Vers 1930, on remarque encore le lancement d'une série d'une dizaine de canots à moteur « Buda » dont 7 unités furent réservées pour le service des hydravions de la base du lac de Cazaux alors que les 3 autres étaient proposées à des particuliers ; il est remarquable de constater qu'un de ces bateaux – *Camargue* – a été entièrement restauré en 2001 et reste donc – avec le bateau-taxi *Lakshmi* datant de 1922, toujours en service au Léman bien que passablement modifié – l'un des deux derniers témoins connus de cette période de l'activité des Chantiers d'Amphion. Actuellement, nos recherches ne nous ont pas encore permis de découvrir ce qu'il est advenu de M. CLARKE mais nous avons relevé que Henri ESDERS – après avoir démissionné de toutes fonctions au sein de la Société Nautique du Léman français (SNLF) dès 1936 – est resté établi entre Paris et Promenthoux jusqu'à la fin des années 1930 alors que les riches collections de Armand ESDERS furent dispersées peu après son décès lors d'une vente aux enchères à Paris en mai 1941. En tout état de cause la Société Anonyme des Chantiers Excelsior a été déclarée en faillite à fin 1934 et le dernier directeur connu était un dénommé Eric Gabriel Lucien LAYOTTE-DELBECQUE. Nous savons également que les principaux bailleurs de fonds jusqu'à la liquidation restèrent les « Maisons d'habillements ESDERS » qui furent par la suite intégrées au groupe « Prisunic ». En 1937, une demande d'installation dans les chantiers fermés de 500 paillasses à l'usage d'une colonie espagnole (réfugiés fuyant la Guerre civile d'Espagne) est déposée. A cette époque, il n'y a plus qu'un concierge sur les lieux : M. Robert JACQUIER.



Camargue, l'une des dernières constructions « Excelsior » avant la faillite de l'entreprise en 1934, a été restaurée complètement et avec grand soin en 2001 ; la revue « Le Chasse-Marée » s'en est fait l'écho (n° 172).

En 1942, lorsque M. Fernand RAYMOND de Lugrin rachète l'affaire, M. et M^{me} SACHE en sont les gardiens. Le chantier semble promis à un nouvel essor. Une vingtaine d'employés construisent alors une centaine de bateaux par an : canots à moteur, dériveurs, sloops de croisière avec coque en mélèze et intérieur d'acajou. Le nouveau patron, Fernand RAYMOND, est un passionné de courses motonautiques et il participe à de nombreuses compétitions en France, en Espagne, en Italie, à Monaco, où il fait triompher bien souvent les couleurs françaises et évianaises.



Silver Wings III, rebaptisé *Ailes d'Argent*, à bord duquel Fernand RAYMOND a établi des records de vitesse en 1947 et 1948.

En 1947, sur le racer *Silver Wings III* – immatriculé à la SNLF par Jay GOULD peu avant la Seconde Guerre mondiale –, il bat le record de la traversée du Léman en 9 mins, remportant le prix de la Libération et le « Ruban bleu » du Léman. En 1948, année où il devient champion d'Europe, il bat son propre record de la traversée du Léman en 7 minutes 29 secondes, toujours avec le même bateau qu'il appelle désormais *Ailes d'Argent* et muni d'un moteur « Lycoming » de 175 CV, à la moyenne-horaire de 104,230 km/h. Il est possible que ce record soit resté inégalé jusqu'à aujourd'hui. Fernand RAYMOND a beau être audacieux et preneur de risques – on dirait de nos jours battant et fonceur – il n'est pas à l'abri d'un certain nombre d'erreurs : il veut tout d'abord transformer, sans succès, des moteurs « Ford » en moteurs marins, ces derniers fonctionnant en prise directe. Mais l'erreur fatale est le manque d'anticipation : la résine et le plastique ont remplacé le bois dans la construction des coques de bateaux. De plus, il a dû subir les ennuis provoqués par les occupants allemands durant la guerre. En 1950, il met définitivement la clé sous la porte au grand désespoir de ses employés. Il vend alors les locaux qui sont transformés en annexe de la chocolaterie d'Evian. Nous nous sommes laissés dire qu'ensuite on y a produit des barres, des lingots – non en chocolat cette fois – mais en acier.



La portion du quai d'Amphion dévolue aux activités de constructions navales, avant la démolition – il y a 10 à 15 ans – des hangars situés à l'arrière du bâtiment principal et d'une des deux villas, intervenue finalement il y a 4 ou 5 ans.

Notre périple naval touche à sa fin. Partis en 1896 avec François CELLE lors de la fondation de son chantier de construction de bateaux à Evian puis à Amphion, nous voici de retour sur les lieux mêmes où a commencé notre aventure. Un peu plus d'un demi-siècle s'est écoulé, durant lequel nous avons accompagné les différents patrons des Chantiers d'Amphion et avons connus différentes dénominations de leur raison sociale : F. CELLE – architecte constructeur naval, Chantiers de Constructions du Lac de Genève, Chantiers de Constructions Navales « Excelsior », Société Anonyme des Chantiers Excelsior, Chantiers Navals du lac Léman. Que reste-t-il aujourd'hui, en 2006, de toute cette gloire passée ? A part le bâtiment en piteux état mentionné dans notre introduction, absolument rien ! Tout ce qui constituait le chantier proprement dit a été rasé il y a quelques années déjà ; la villa a été, elle aussi, démolie, une rénovation n'étant guère possible et s'avérant beaucoup trop onéreuse. En lieu et place un terrain vague servant de terrain de football pour les jeunes du quartier à moins que ce qui ressemble à des cages de but ne soit là pour dissuader les caravanes ou mobile-homes à y pénétrer. On a presque l'impression que tout a été fait pour bannir de la mémoire collective le souvenir de François CELLE qui, redisons-le, a été un grand architecte naval lémanique dont la commune d'Amphion-Publier peut être fière à juste titre, car il a porté haut et loin les couleurs de ce coin de terre chablaisienne. Il est en effet le précurseur des coques à fond plat tant décriées et que tous ses concurrents finiront par imiter. Nous avons laissé dans cet article délibérément de côté la vie de François CELLE lui-même, non qu'elle ne présente aucun intérêt, mais son étude est d'une incroyable complexité et il nous faudra encore de longues recherches pour tenter de percer les mystères d'un certain nombre de points restés dans l'ombre. Nous savons qu'il s'agira d'un travail de bénédictin et que nous devons nous armer d'une patience d'ange. Depuis quelques années déjà, nous caressions l'idée d'étudier ce chantier d'un peu plus près : mais sans le Musée du Léman et l'Association Patrimoine du Léman à Nyon – qui ont conjugué leurs efforts pour faire restaurer méticuleusement *Gilliatt*, dernier « moteurbot » du Léman français et le plus ancien des deux canots à moteur construits par François CELLE connus comme ayant été conservés jusqu'à nos jours, chez Jean-Paul SARTORIO à Mies –, sans ces deux organismes qui ont joué le rôle de catalyseur, ce projet serait vraisemblablement resté lettre morte. Alors que l'on a fêté en 2007 les dix ans de « Navig'Aix » – 1^{er} rassemblement européen de rétro nautisme – et que s'organise chaque année le rendez-vous lémanique « Hélice Classique » à la Société Nautique de Genève, il nous a paru souhaitable d'évoquer la carrière de constructeur naval de François CELLE qui a participé à maintes reprises aux meetings d'Aix-les-Bains et à des rassemblements partout ailleurs, afin de pérenniser son nom pour qu'il acquière par là une parcelle d'éternité.



Relevé d'une plaque de constructeur pris au crayon à bord d'une embarcation par Jean-Paul SARTORIO.



Le constructeur du racer à coque claire de 1905 a cédé la barre à l'une de ses invitées pour cette prise de vue devant le Rocher.

Remerciements : Mairie de Publier, Archives départementales de la Haute-Savoie à Annecy, Archives départementales de la Savoie à Chambéry, Service des archives de la Ville de Thonon-les-Bains, Service de l'état-civil de la Mairie d'Evian-les-Bains, Archives cantonales vaudoises à Chavannes-près-Renens, Bibliothèque de Genève, Bibliothèque Nationale Suisse à Berne, Musée du Léman de Nyon, Académie Chablaisienne à Thonon, Loterie Romande à Lausanne, Association Patrimoine du Léman à Nyon, Hélice Classique à Genève, Société Nautique de Genève, Yacht-club de Monaco, Brocante RAYMOND à Evian, M^{mes} Carinne BERTOLA à Nyon, Catherine COURTIAU à Genève et Françoise SOTTAS à Thonon, Feu M. René SACHE à Amphion, MM. Michel ARMITANO-GRIVEL à St-Martin d'Uriage, François CASALIS à Chatou, Steve CROOK à Perroy, Jean-Daniel de MORSIER à Dully, Philippe GRANDCHAMP à Annecy et Chaville, Daniel KLUSER à Bonneville, Paul LORIDAN à Thonon, Jean-Philippe MAYERAT à Rolle, Jaques NAEF à Genève et Hermance, Pierre PIQUILLOUD à Amphion, Yves ROCH à Bellegarde, Jean-Paul SARTORIO à Mies et à Nyon, Marc-Daniel WACHTL à Coppet, Jean WALCH à Genève, Florent WESTPHAL à Messery, Christian WESTPHAL à Tours.



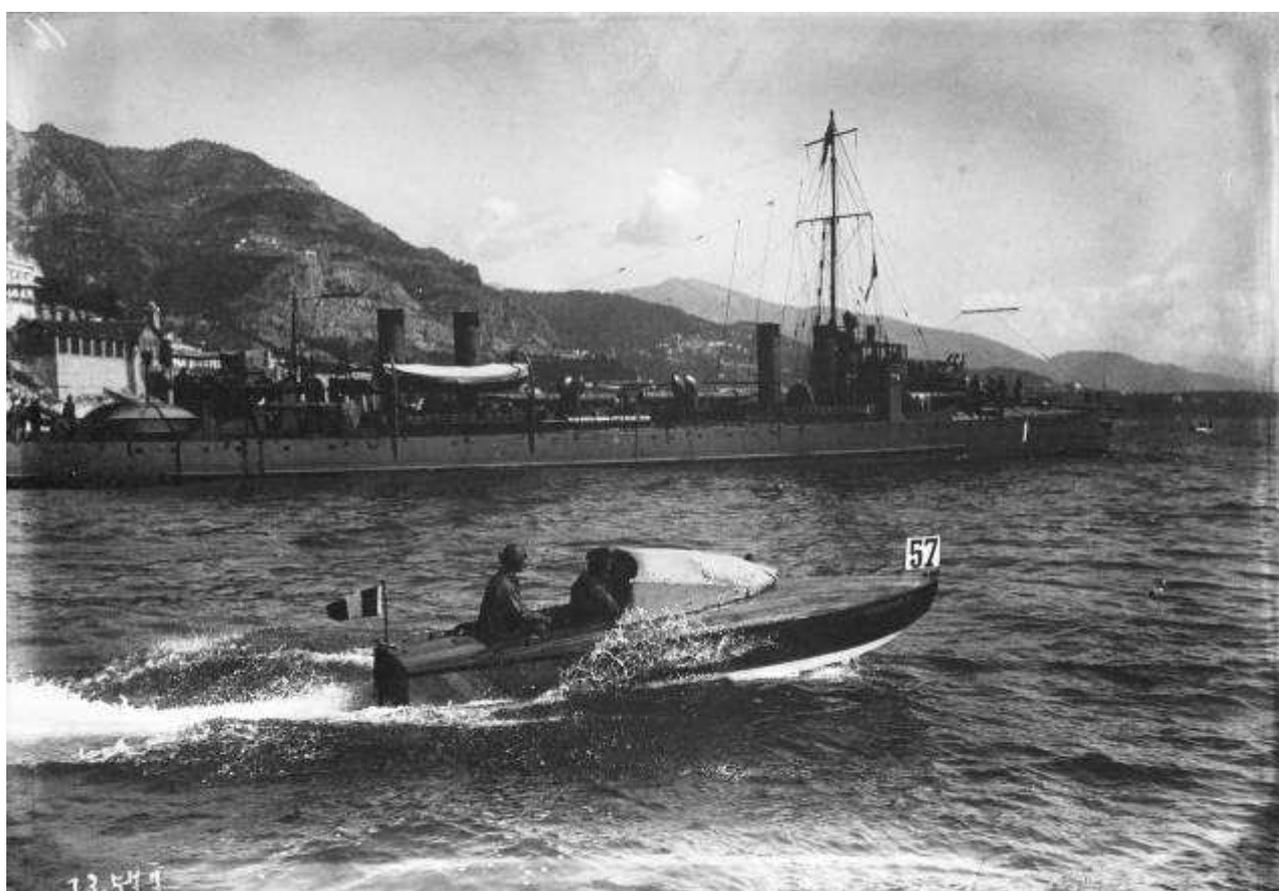
François CELLE en galante compagnie à bord de son *Excelsior VII* à Monaco en 1905.

Illustrations : Photographies parues dans la revue « Le Chasse-Marée », prises lors la 1^{re} édition de manifestation « Hélice Classique », de Catherine COURTIAU et des albums de Jean-Paul SARTORIO ; documents d'archives provenant de fonds déposés aux Archives départementales de la Savoie et au Musée du Léman, de la Bibliothèque Nationale de France, de la bibliothèque du Yacht-club de Monaco et des collections privées de Jean-Pierre PORTIER et Didier ZUCHUAT.

Quelques bateaux construits à Amphion pour concourir en Méditerranée
photographies des collections de la Bibliothèque Nationale de France, expertisées par Didier ZUCHUAT



Excelsior-Buire II dans la catégorie des 8 à 12 m à Monaco en 1908.



Hydroplane *Excelsior XV* médaillé à Monaco en 1912.

Quelques bateaux construits à Amphion pour concourir en Méditerranée
photographies des collections de la Bibliothèque Nationale de France, expertisées par Didier ZUCHUAT



Excelsior XIV : 1^{er} prix de la 3^e série des cruisers à Monaco en 1911 (sur 15 partants).



Excelsior XIV : 2^e dans le Prix de la Méditerranée à Monaco en 1911 (sur 13 partants).