Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1995)

Heft: 79

Artikel: Marins d'eau douce

Autor: Jonneret, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847903

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MARINS D'EAU DOUCE

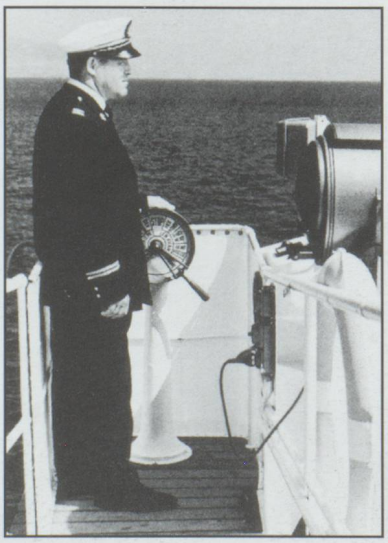
Le troisième volet de notre série sur la flotte du Léman aborde la part humaine du bateau : l'équipage *(voir Messager Suisse n° 74 et 76)*. Du capitaine au graisseur, les hommes mènent deux vies différentes auprès de leur navire : navigants l'été, ils se chargent de l'entretien pendant la saison creuse.

PAR PIERRE JONNERET

Pour qui observe une représentation Louis-Philipparde des bateaux du lac, par exemple les tableaux du peintre Bauernheinz, deux personnages paraissent essentiels : le capitaine, juché sur l'immense capot de roue -côté abordage- du navire, et le timonier, loin de lui, tout à la poupe, à l'aplomb direct de l'axe du gouvernail. Tout comme le mécanicien à ses bielles chuintantes, ces deux hommes symbolisent l'équipage de nos bateaux à roues. Les choses ont bien évolué depuis ***l'Helvétie*** de 1841, illustrée alors : les passagers ne sont plus alignés sur un pont unique, abrités par de simples bâches, le capitaine ne joue plus les fildeféristes entre les deux tambours de roues, le timonier a rejoint la dunette, bien au chaud si la bise souffle ou protégé du soleil l'été, devant ses commandes électroniques.

Le personnel de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN) est saisonnier, non pas en ce sens qu'il exerce une profession temporaire, mais en celui qu'il a une activité donnée une partie de l'année, la navigation, et une autre fonction en basse saison, l'entretien -on dit aujourd'hui la maintenance- des navires. Ainsi se forme entre l'homme, le lac et le paquebot, une profonde symbiose typique de la marine suisse.

Ces hommes, les voici. A la passerelle, le capitaine, responsable de la bonne marche du bateau et de tous les services à bord, responsable aussi du confort des passagers. L'homme à casquette blanche et parfois à pantalons blancs -en été, s'il vous plaît- passe d'une passerelle à l'autre, situées de chaque côté du navire au niveau des roues, à travers la timonerie qui est au centre. Il donne ses ordres dans un porte-voix et manoeuvre le manche à gigot de cet instrument dont la vue ravissait notre enfance, le *Deadslow Astern*, où sont inscrits ces mots magiques, *en avant (ou en arrière) toute, demi-vitesse, doucement, bien doucement, stop.* Le capitaine est assisté d'un timonier qui a devant lui un compas et des cadrans, traduisant la vie du navire, que le capitaine surveille par-dessus l'épaule de l'homme à la barre. Par gros temps ou pour les navires les plus importants, il y a un sous-timonier. Le timonier est en quelque sorte le second, il remplace le capitaine lorsque celui-ci va voir si tout va bien sur les ponts. Sur les ponts, ce sont les matelots chargés de l'accostage, de l'amarrage, du lancer de la passerelle, du contrôle des billets et qui annoncent aux passagers embarquant, d'une voix sonore avec tout l'accent voulu, le parcours à effectuer : *Nyon, Nernier, Yvoire, Thonon, Evian, Ouchy,* ou encore *Versoix, Coppet, Celigny, Bellevue, Genève.* Enumération chargée de poésie et d'images à qui a appris à aimer ces rives.



Sous le pont, il y a les démiurges, le mécanicien, qui lance la vapeur en manoeuvrant d'étonnants volants de bronze, qui la renverse pour que les roues à aubes tournent en arrière, qui stoppe la machine lorsque le capitaine lui commande les opérations à l'aide du *Deadslow Astern* dont les changements de phase sont ponctués par une brève sonnerie, s'égrennant comme celle des téléphones d'autrefois. Sous le pont il y a aussi le graisseur qui, muni d'une longue burette, remplit aux arrêts ces délicieux flacons perchés sur les pièces mobiles, fermés d'un romantique couvercle de laiton, et qui vont danser durant la traversée en se vidant peu à peu de leur belle huile couleur d'ambre pour lubrifier les paliers de métal blanc, ces gigantesques coussinets qui assurent la liaison entre l'arbre des roues et la bielle articulée au piston.

Autre personnage important, surtout en Suisse, le caissier. Il trône au pont principal dans un petit bureau séparé du public par un guichet grillagé. Il

est le commissaire du bord, vendant les billets -y compris des billets CFF, car la CGN est liée au rail depuis presque toujours- faisant le change aux touristes démunis de francs suisses, surveillant le contrôle des billets acquis hors son navire.

La marine lémanique occupe ainsi près de 160 agents engagés à l'année. Un cinquième de ce personnel, jusque et y compris les capitaines, sont traditionnellement de nationalité française. Remarquons en passant - toujours la modestie helvétique - qu'on dit les capitaines et jamais les commandants, comme sur le moindre aéronef ou bateau-mouche. D'ailleurs, c'est le terme voulu par le droit international.

Revenons à notre équipage : une douzaine d'hommes résident dans la région d'Yvoire, où un bateau stationne à la jetée l'hiver durant. Car, durant l'hiver, tout le monde est au travail et chacun dans son deuxième métier. Il y a parmi le personnel navigant des ébénistes, des tapissiers, des peintres, des serruriers qui bichonnent leur bateau de novembre à fin avril, et ceci à Lausanne-Bellerive où la CGN possède un vaste chantier naval avec dock flottant de 70 mètres de long pouvant lever 400 tonnes et, depuis les années 60, un bassin de radoubt de 80 mètres, large de 16 mètres et profond de 5 mètres. Fermé par un caisson par lequel on évacue l'eau, ce bassin permet de mettre les bateaux totalement à sec, sur des cales géantes. Les ateliers, mécanique et aménagements intérieurs, sont situés de part et d'autre du bassin. Des ponts roulants permettant de treuiller tout l'équipement, et jusqu'aux machines à vapeur, surmontent le bassin. Ainsi chaque bateau, chaque année, est-il passé au peigne fin par ceux qui en ont la charge sur l'eau. Chantiers fixes, mais il y a aussi un chantier flottant, ***la Dranse***, ancienne « mouette » reconvertie, disponible pour les dépannages urgents et surtout pour l'entretien des pontons et piles d'accostage. ***La Dranse*** est munie de grues et de moutons lui permettant d'enfoncer dans le sol, à 8 mètres de profondeur, ces poteaux géants sur lesquels s'appuient les bateaux à l'arrêt. Métier de vocation que celui de marinier du lac. Les quatorze, voire quinze heures de service ne sont pas rares en saison. Des cabines permettent au personnel de se reposer à bord, sans avoir à rentrer au domicile. Métier de véritable vocation car, l'hiver venu, on troque modestement uniforme et galons pour le bleu de travail. Mais quel plaisir de choyer ces immenses jouets qu'on aurait envie de remonter avec un ressort et de faire naviguer dans sa baignoire, avec tout autour un des plus beaux paysages du monde. Rio, Hong-Kong, la Corne d'Or, l'Hudson River, c'est bien beau mais notre « gouille » c'est tout de même autre chose, le chauvinisme aidant.

“ Aujourd'hui, le capitaine ne joue plus les fildéristes entre les deux tambours de roues ”

Le chantier naval de Lausanne - Bellerive

Photos CGN