Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2004)
Heft: 179-180

Artikel: Le Musée des barques et des traditions
Autor: Goumaz, Michel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849736

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

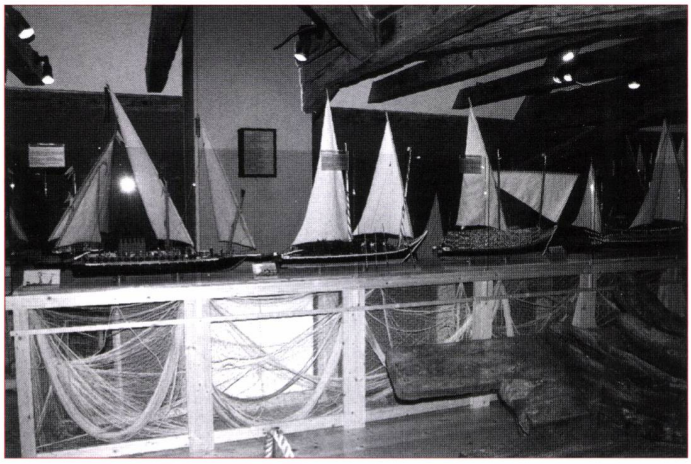
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on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

Download PDF: 14.07.2025

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

Le Musée des barques et des traditions

Dans ce musée de Saint-Gingolph, le visiteur peut tout savoir sur le chantier naval local ainsi que sur cinq siècles de navigation sur le Léman.



Au pied de la montagne boisée qui tombe abruptement dans le lac, faute de liaisons terrestres faciles, la vie de St-Gingolph s'est faite avec le Léman. La naissance d'un chantier naval n'en fut qu'une conséquence logique et ne fut que la suite d'activités remontant loin dans le temps.Vers 1830, sur la partie suisse du village, on érige un grand hangar pour la construction de bateaux.

Le "chantier", c'est ainsi qu'on va l'appeler, n'est pas d'un accès facile, car seul un sentier va jusqu'au port. C'est ainsi qu'une bonne partie des matières premières est transportée par voie d'eau par flottaison ou avec des embarcations. Les antennes et les mâts coupés dans les forêts du Jura arrivent de Morges tout comme les grumes de sapin blanc, imputrescibles dans l'eau, destinées à la confection des quilles et des fonds qui proviennent du Pays de Vaud.

Les barques sont livrées nues, la réalisation de leur gréement et de leur armement se fait grâce à une foule d'artisans du village qui travaillent en dehors du chantier. Il faut savoir utiliser le calfat pour rendre les coques étanches, coudre les voiles dont le tissu vient de Rouen ou de Berthoud. Les cordiers ont eu la chance de trouver, le long de la grève, un espace plat de trois cents mètres de long pour confectionner bouts et chavons (terme vaudois signifiant cordage). La clouterie et les trois forges fabriquent non seulement des clous mais aussi chaînes, ancres, treuils, poulies cadènes et autres ferrures. Les petits artisans confectionnent des outils, marteaux de carrier, burins, pioches, pelles ou brouettes.

Toute la vie du village est axée autour du chantier et l'on peut penser que jusqu'à l'aube du XXe siècle, les gens vivaient bien. La dernière barque, l'Algérie sort en 1901 et dès lors le chantier ne fait plus que de l'entretien et de la réparation. En 1939, un nouveau propriétaire dynamique, Alfred Amiguet se lance dans la fabrication de bateaux de plaisance. Dès 1959, il construit, en contreplaqué marin, le fameux "Corsaire", un dériveur lesté et familial, dû au plan de J.J. Herbulot. Près de 800 unités feront la joie de très nombreux navigateurs ravis d'avoir un monotype peu coûteux, inchavirable, insubmersible, apte à la régate qui forge des marins solides. Modernisme oblige, l'arrivée du plastique dans la construction navale et un port terriblement exigu ne permettant aucun développement, le chantier quitte St-Gingolph en 1980 pour aller s'installer tout à côté au Bouveret.

La naissance du musée

Cette tradition lacustre et de nombreux objets et documents évoquant la construction, le chargement et la navigation des barques, les travaux des bateliers ayant été conservés ou retrouvés, ont marqué quelques esprits gingolais qui sachant que le berceau des barques du Léman était ici eurent, dès 1988, l'heureuse idée de présenter quelques maquettes dans le cadre du musée des traditions. À ce moment, on réalisa une première exposition d'une vingtaine de pièces prêtées par des riverains. Leur conception était parfois éloignée de la reproduction rigoureuse de la réalité mais elles dégageaient un charme certain, car on faisait des maquettes surtout pour qu'elles soient jolies.

Cependant dans le cadre d'un musée historique, il était essentiel qu'elles soient réalisées strictement à l'échelle. Objets introuvables dans le commerce. Il fallut donc en construire bien que personne à St-Gingolph n'aie jamais étudié à fond la marine marchande ou dressé de plans de barques depuis la fin du chantier naval. Mais dans le village franco-suisse, rien n'est impossible. C'est ainsi que l'on fit une première maquette à l'échelle 1/25 de la "Reine du Lac", une barque construite vers 1870. Comme pour l'original, on la fit avec des courbes et allonges en chêne, une quille en sapin, bordé et pont en mélèze, voiles en lin.

En 1992, la "Reine du Lac" représenta le musée au premier grand rassemblement de Brest et suscita beaucoup d'intérêt parmi les visiteurs.

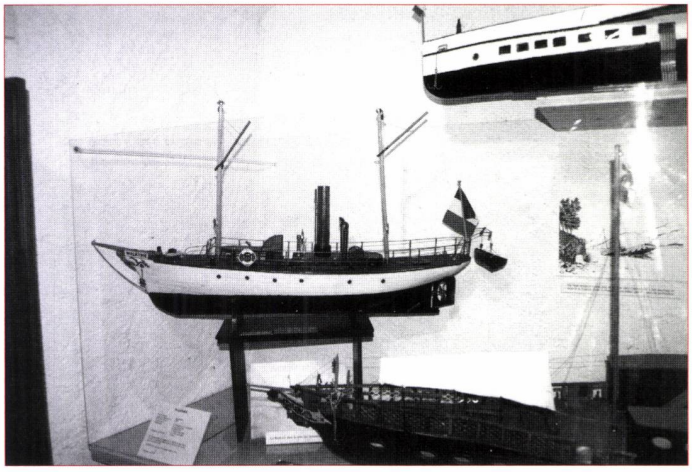
À son retour de l'océan, on trouva qu'elle était bien seule pour représenter la marine marchande du lac. Il lui fallait une petite sœur et deux et trois jusqu'à ce qu'on arrive à la collection complète d'aujourd'hui avec 33 superbes modèles représentant les différents types

Suite page 20 ▷

Suite de la page 17

d'embarcations qui voguèrent sur le lac : la nau, la plus ancienne datant probablement du moyen âge mais naviguant encore vers 1860, la barque sans pont construite entre le XVe et XIXe siècle sur le modèle des galères méditerranéennes, la cochère du XVIIe siècle construite jusque vers 1930 dont l'Aurore, lancée en 2000, est une fidèle réplique, le brigantin et le brick dont la Violette devenue la Vaudoise est la seule représentante authentique et enfin les grandes barques lémaniques, d'origine méditerranéenne, comme le brick, symbole de la navigation lémanique. La Neptune de 1904, vouée à la démolition en 1968 et sauvée par l'Etat de Genève et la population, restaurée de 1972 à 1974, en est la dernière survivante. Depuis peu, très fière, car c'est la plus grande, la Savoie, une réplique construite en France tout dernièrement, a rejoint la flotte.

Dans la réalisation des maquettes, on a soigné les détails en leur donnant vie avec toute une série de personnages en plein labeur, montrant les différents chargements variant selon les époques. Un travail d'orfèvre. En 1995, la majeure partie de la collection était achevée, encore fallait-il lui trouver un lieu de séjour digne d'elle. Le château serait un site idéal. Il y avait déjà une salle qui abritait le musée des traditions où l'on trouve maintes évocations remarquablement présentées de la vie au temps des barques des habitants de St-Gingolph, qui exploitaient les forêts avoisinantes et les quelques autres ressources de la région. C'est ainsi que l'on apprend à connaître l'exploitation des châtaigniers qui prolifèrent aux alentours.



Le yacht de Gustave Eiffel

C'est dans les combles du château, sous une magnifique charpente en mélèze, que la salle des barques est née. Le musée créé en 1982 devenait le Musée des traditions et des barques du Léman. En plus de barques, la Compagnie générale de navigation a une place de choix avec la reproduction des quelques unités actuelles ou disparues. Objet unique et surprenant, le yacht de Gustave Eiffel.

La Vaudaire

Lors d'une discussion avec Pierre Jonneret, qui fut l'âme du Messager Suisse, ce fut un grand plaisir de l'entendre raconter l'histoire de son arrière-grand-père maternel, Denis Adam Canel. Entrepreneur en bâtiment établi à Nyon et armateur, il fut le propriétaire de la Vaudaire, ainsi que d'une cochère. Pendant des années, il transporta des pierres des carrières de Meillerie à Nyon. De là, mises sur des chars tractés par de superbes chevaux blancs aux sabots noirs qui faisaient sa fierté, les pierres étaient acheminées jusqu'à St-Cergue pour la construction de l'hôtel.

Le chemin de fer étant arrivé, la motorisation des bateaux aidant, la marine marchande à voile se mit à décliner et avec la guerre de 14, les affaires de notre entrepreneur se mirent à vaciller et c'est la mort dans l'âme qu'il dut se résigner à cesser ses activités, car s'inquiétant pour ses ouvriers, il s'exclamait : mais que vont-ils devenir ?

La Vaudaire fut la plus belle et la plus grande des barques construites à St-Gingolph en 1894. Longue de 31,25 mètres et large de 7,72 m, grâce à un avant profilé, à deux dérives mobiles, ses deux mâts principaux et un gréement aurique en T plus un mât de tapecul, également avec une voile aurique, la Vaudaire, contrairement à ses consoeurs, était très rapide au près et pouvait transporter une charge de 97 m² de pierres. Elle eut une bien triste fin, lente et inexorable agonie de 1958 à 1970 dans le port du Bouveret, plus rien ne put la sauver.

Diaporama

À la fin de la visite, il ne faut surtout pas manquer le remarquable diaporama d'une durée de trente minutes sur le thème de cinq siècles de navigation marchande sur le Léman.

Ce diaporama donne un aperçu des différents navires qui ont sillonné le Léman depuis le XVIe siècle et fait apparaître l'importance économique du trafic sur le lac. Animé par des enregistrements du chœur des voiles latines, il évoque la vie des charpentiers et des bateliers, les grandes barques à voiles latines, le charme des gravures et des affiches anciennes. L'utilisation de techniques audiovisuelles actuelles permet de mettre en valeur d'une façon vivante et attrayante l'un des aspects essentiels du patrimoine lémanique.

MICHEL GOUMAZ

Le langue parlée à St-Gingolph et dans la région

Voici quelques mots ou expressions

Barjaquer : *bavarder – faire des commérages*

Besou ou besoule : *châtaigne véreuse ou personne inapte à un emploi*

Bracaillon : *mauvais ouvrier*

Cacaparmi : *poltron*

Crouille : *de mauvaise qualité*

Frouiller : *tricher*

Nianion : *niais, bêta, lambin*

Pyorne : *femme qui se plaint tous le temps*

Rebouiller : *fouler, fuiner*

Tabornio : *homme simple, bête*

INFOS PLUS

- **Ouverture**

du 15 juin au 15 septembre tous les jours de 14h - 17h30
du 1er avril au 14 juin et du 16 septembre au 31 octobre : les samedis de 14h - 17h30
Pendant toute l'année, visites guidées pour groupes sur rendez-vous

- **Tarifs**

Visites libres Adultes : 5 Frs - Enfants jusqu'à 16 ans : gratuit Groupes : 4 Frs min. 10 personnes
Visites guidées minimum 10 personnes : 6 Frs par personne - enfants jusqu'à 16 ans : demi-tarif
Accès facile en bateau, train ou en voiture