

Embarcations lémaniques en bois

Autor(en): **Charmillot, Noël**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **110 (1984)**

Heft 20

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-75347>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

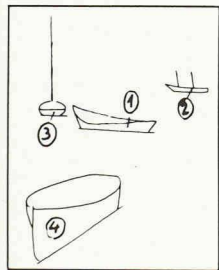
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Embarcations lémaniques en bois

par Noël Charmillot, Bellevue-Genève

1. Le Léman, carrefour d'influences en construction navale

Un des mérites du peintre Bocion est d'avoir montré que l'expression artistique n'exclut pas la rigueur. Ainsi le tableau, daté de 1883 et reproduit figure 1, permet de distinguer nettement quelques types de bateaux en usage sur le Léman à la fin du siècle passé. Celui que nous avons repéré par le numéro 1 est une de ces embarcations à fond plat utilisées alors par les pêcheurs de métier, et qui relèvent d'une origine celtique, comme celles employées de façon ancestrale sur les lacs et rivières d'Europe occidentale. Les autres bateaux représentés par le peintre témoignent des nombreuses influences subies



par la construction navale lémanique. Le numéro 2 désigne une de ces célèbres barques à voiles latines qui servaient au transport de marchandises, et

dont la silhouette est encore aujourd'hui un symbole du lac Léman. La construction de ces caboteurs à voiles dérive de celle des galères méditerranéennes, comme l'a montré de manière irréfutable l'ingénieur naval veveysan Gérard Cornaz. Il a fait de la barque du Léman une étude remarquablement complète, que l'on peut même qualifier de définitive, à laquelle nous renvoyons le lecteur s'intéressant en particulier à ces bateaux.

Le petit yacht à voile, repéré par le chiffre 3, a probablement été dessiné pour l'une des jauges françaises de régates, de 1886 ou 1892, et qui furent en usage sur le Léman. Ses plans pourraient avoir été tracés par l'un des nombreux architectes navals français, italiens, anglais, américains même, qui à l'époque dessinaient les voiliers de la plaisance lémanique. C'est peut-être dans l'un des chantiers navals des bords du Léman, comme Pouly à Belrive près de Genève, qu'eut lieu la construction de ce yacht.

Le canot échoué, au premier plan de l'image (repère 4), relève également d'une influence maritime, comme en témoigne sa construction «en forme» (passage arrondi des fonds aux flancs).

Des bateaux de ce type, et de dimensions variées, ont été utilisés en grand nombre sur le Léman, pour la promenade, par les pêcheurs amateurs, et comme annexes de yachts à voile ou à vapeur.

Dès la fin du siècle passé, et en Savoie d'abord, les pêcheurs de métier ont choisi de remplacer leurs bateaux traditionnels à fond plat (les «naus») par des canots en forme, d'un type devenu ensuite assez caractéristique de la pêche professionnelle lémanique. C'est ce genre d'embarcation qui va faire l'objet des paragraphes suivants.

2. Description d'un canot de la pêche professionnelle lémanique

La figure 2 reproduit les plans du canot «Le Maquisard» construit au Locum en 1926 par Léon Jacquier. La présentation de cette embarcation, encore en usage, permet de dégager quelques caractéristiques de ce genre de bateau.

Typique du canot de la pêche professionnelle lémanique, la disposition des bancs satisfait à plusieurs exigences. Quand l'aviron jouait le rôle principal pour la propulsion de ces bateaux, il était important de pouvoir ramer à deux, d'où la présence de deux «bancs de nage». Leur emplacement sur l'avant laisse libre la moitié arrière pour le travail et les engins de pêche. Sur les «bancs courants» on peut entreposer ou fixer nombre d'accessoires. A la place d'un banc avant, ce canot, comme beaucoup d'autres, est



Fig. 1. — Le Léman, carrefour d'influences en construction navale.



Fig. 3. — Canot de pêche gréé d'une voile à livarde.

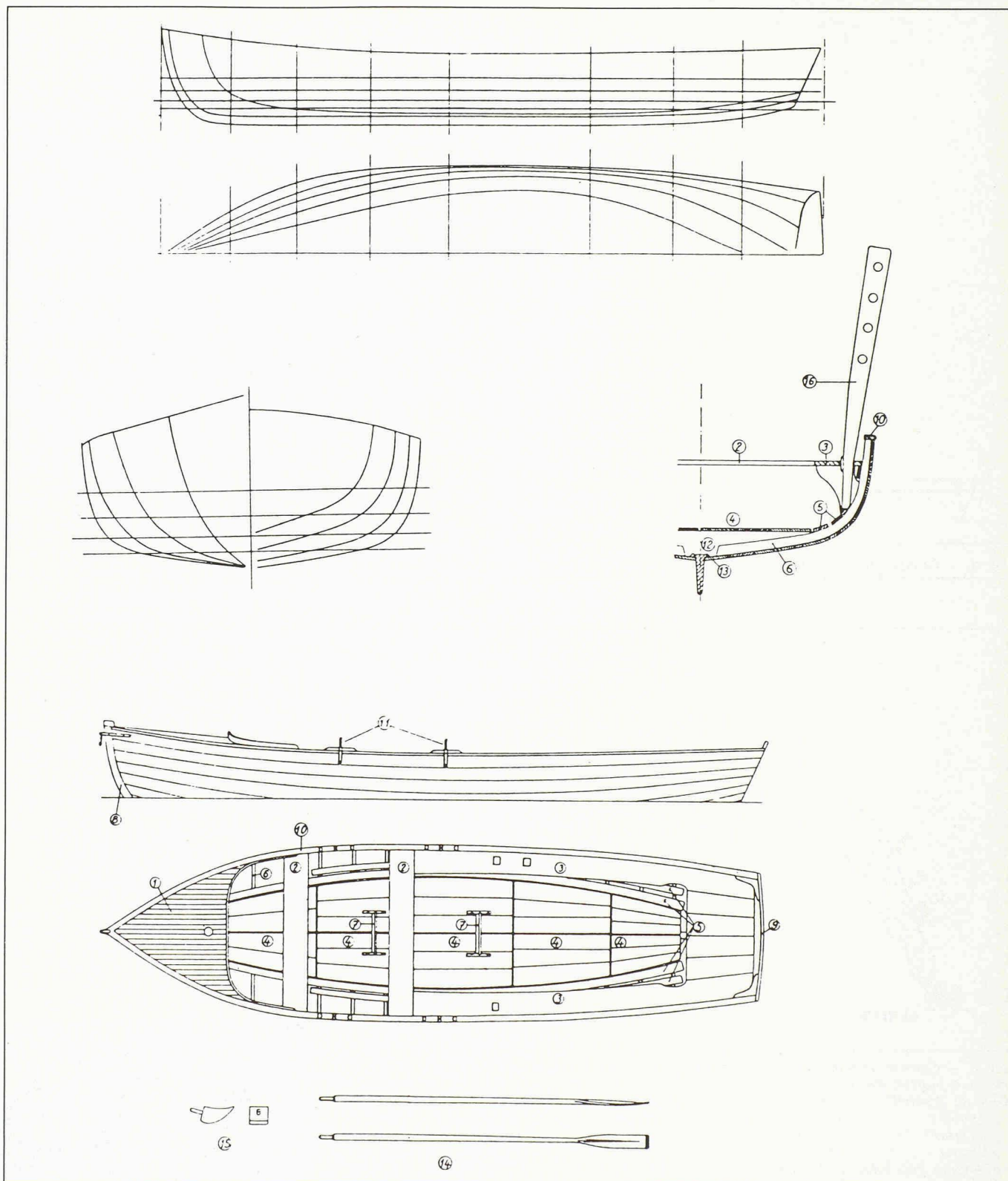


Fig. 2. — Un canot de la pêche de métier lémanique. Relevé et mis en plans en 1981 par N. Charmillot. Longueur : 6,66 m. Largeur au maître couple : 1,72 m. Note terminologique : Les diverses influences ayant modelé les bateaux de transport et de pêche du Léman se reflètent dans le vocabulaire des bateliers et pêcheurs. Un langage professionnel s'est constitué ainsi qui allie richesse, originalité, précision même. On y trouve des termes maritimes où l'origine méditerranéenne prédomine, avec des mots d'origine locale, en quoi les patois des régions littorales ont joué un rôle important. La légende ci-dessous fait usage de cette terminologie lémanique :

1. Carque. — 2. Bancs de nage. — 3. Bancs courants. — 4. Payots. — 5. Excuses. — 6. Courbes. — 7. Cottes. — 8. Etrave ou rode. — 9. Tableau. — 10. Platabord. — 11. Tolets. — 12. Varangue. — 13. Courcis ou anguiller. — 14. Rame. — 15. Epuisette. — 16. Potence ou servante (sert à supporter les filets pendant la manœuvre de les tendre).

muni du « carque », volume ponté où l'on abrite du matériel délicat.

Les « payots » forment le plancher de l'embarcation. Leur répartition est faite en sorte d'avoir vers l'arrière deux payots plus petits, faciles à enlever quand il faut « épuiser » le canot, même s'il est encombré par beaucoup de matériel

embarqué. Les « excuses », listes de bois fixées sur les membrures ou « courbes », augmentent le confort et l'élégance de l'aménagement.

Avant que la motorisation de leurs bateaux se soit généralisée (elle a commencé vers 1920), les pêcheurs lémaniques hissaient volontiers sur leurs canots

une ou deux voiles, quand « les airs » en rendaient l'usage intéressant. La voile à livarde (fig. 3) était la plus généralement employée sur le Léman par les pêcheurs de métier. Elle présente l'avantage que ses agrès sont simples et peu encombrants en regard de sa surface. Mais les pêcheurs du Haut-Lac, très proches de

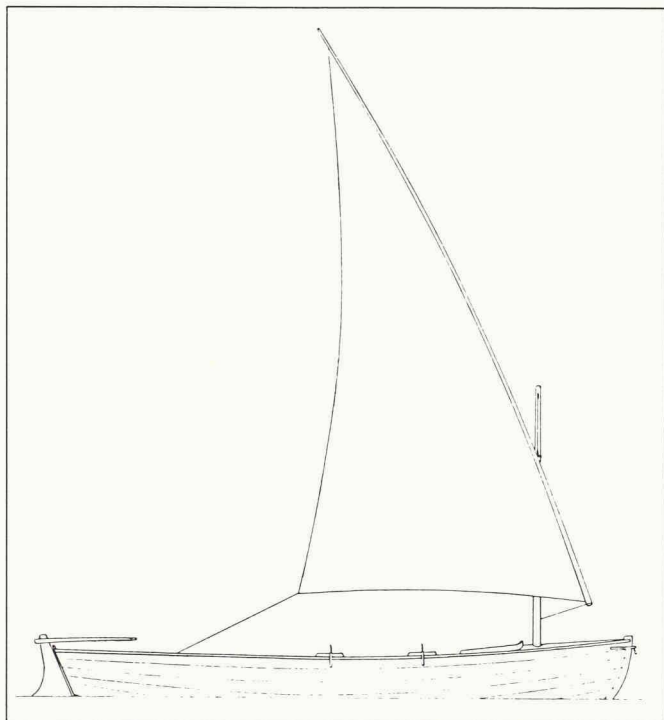


Fig. 4. — Voilure latine du canot dessiné figure 2.



Fig. 5. — Canots de pêche à Meillerie (1976). Bien que très semblables en apparence, ces cinq embarcations proviennent de quatre chantiers navals différents.

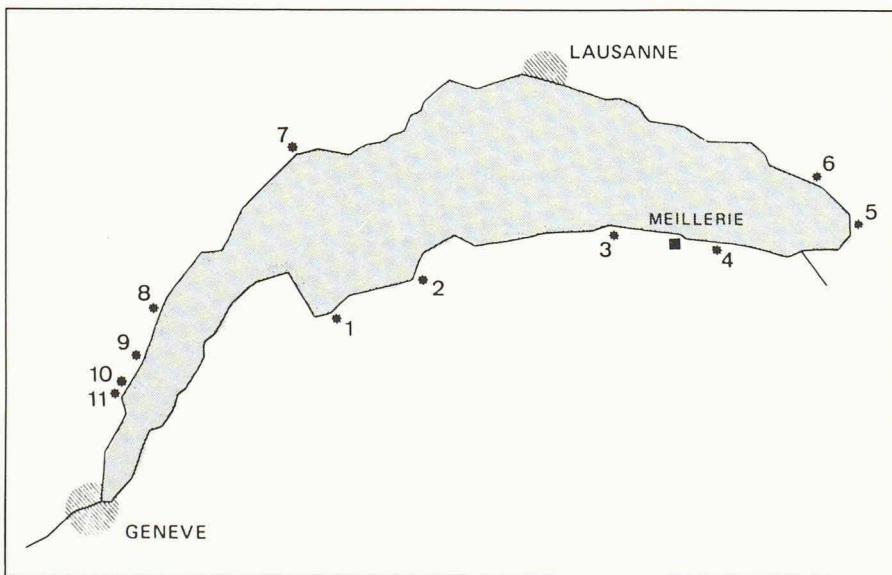


Fig. 6. — Carte du Léman, avec liste (partielle) des chantiers navals ayant fourni des canots aux pêcheurs professionnels.

Nom du chantier	Lieu	Nom du chantier	Lieu
1 Quiblier	Sciez	7 Oester	Rolle
2 Floquet*	Thonon	8 Canel	Founex
3 Ducret	Tourronde	9 Sartorio*	Mies
4 Jaquier, puis Vital	Le Locum	10 Schmitt	Versoix
5 Nicolet*	Villeneuve	11 Ramseier, puis Vouga*	Versoix
6 Chevalley*	Clarens		

* Chantier en activité actuellement

cette activité, citée dans notre paragraphe 1, de cabotage menée par les barques à voiles latines, gréaient couramment leurs embarcations de ce type de voile (fig. 4). Les pêcheurs ayant utilisé la voile latine s'accordent en général à lui reconnaître un meilleur rendement vélique. Mais, d'une manœuvre plus délicate, elle est bien encombrante une fois amenée, avec son antenne qui mesure à peu près la longueur du canot.

Toutes les illustrations de cet article (sauf la fig. 8) ont paru dans *Bateaux et batellerie du Léman* (voir bibliographie) et sont reproduites ici avec l'autorisation de l'éditeur.

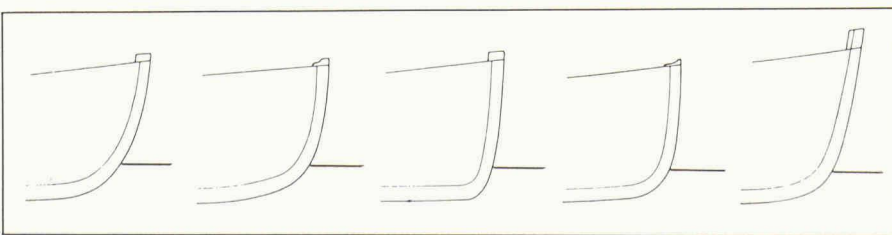


Fig. 7. — Comparaison de profils d'étrave. De gauche à droite: Léon Jaquier, Ducret, Chevallay, Vouga, Sartorio.

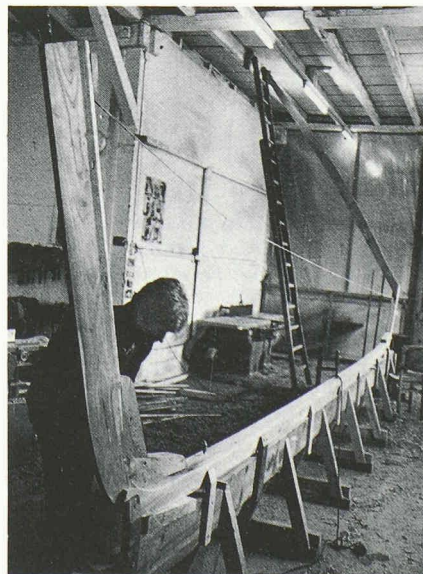


Fig. 8. — Mise en chantier d'un canot chez Sartorio à Mies. L'étrave, la quille et le marsouin (pièce de bois fixant le tableau sur la quille) sont assemblés et alignés.

Bibliographie

GÉRARD CORNAZ, *Les barques du Léman*. Editions des 4 Seigneurs, Grenoble 1975.
 NOËL CHARMILLOT, «Glossaire de termes lémaniques en rapport avec la navigation et la pêche professionnelle». Revue *Le pêcheur romand*, 1.1982 à 1.1983.
 G. CORNAZ, N. CHARMILLOT, J. NAEF, *Bateaux et batellerie du Léman*. Edita Lausanne 1983.

3. Construction des canots de pêche

Par leurs dimensions, proportions et aménagements, les canots ayant remplacé les anciennes «naus» à fond plat sont devenus eux-mêmes très représentatifs de la pêche professionnelle lémanique. C'est ainsi que l'observateur superficiel pourra les juger tous semblables (fig. 5). Pourtant les bateaux produits par chaque chantier naval (fig. 6) se reconnaissent nettement grâce à certaines particularités. Le profil d'étrave est un des caractères les plus significatifs (fig. 7).

Relevant d'une longue tradition de construction navale maritime, le procédé classique appliqué aux canots de pêche lémaniques (fig. 8 à 12) fait usage des essences de bois suivantes :

Etrave, varangues et tableau : en chêne, acacia ou iroko.

Quille : en chêne, mélèze ou iroko.

«Courbes» (ou membrures) : chantournées en chêne, cytise ou châtaignier. Ployées à la vapeur : en acacia. (Le premier de ces deux systèmes a été progressivement abandonné.)

Bordages : en mélèze.

Bancs, «payots» et rames : en sapin.

Plats-bords, ainsi que supports et renforts divers : en chêne, mélèze ou acacia. L'emploi, pour d'autres éléments que les «courbes», de l'acacia (il s'agit en fait de robinier ou faux acacia), comme de l'iroko (bois exotique), sont des habitudes relativement récentes.

Depuis quelque 25 ans, d'autres procédés de construction sont appliqués aux canots de pêche. C'est ainsi que des coques ont été réalisées en bois moulé ou matières synthétiques (fig. 13 et 14). Ces bateaux ont l'avantage d'un entretien plus facile et sont d'un prix, en principe, inférieur. Néanmoins, les canots de construction traditionnelle ont toujours des partisans convaincus.

4. En manière de conclusion

Au bord du Léman comme ailleurs, la construction des embarcations s'est trouvée profondément influencée depuis 25 ans environ. De meilleures colles, le bois moulé, les matières synthétiques ont introduit des techniques nouvelles et agi sur les anciennes. Aussi le procédé traditionnel de construction des bateaux en

(Suite de l'article en page 324.)

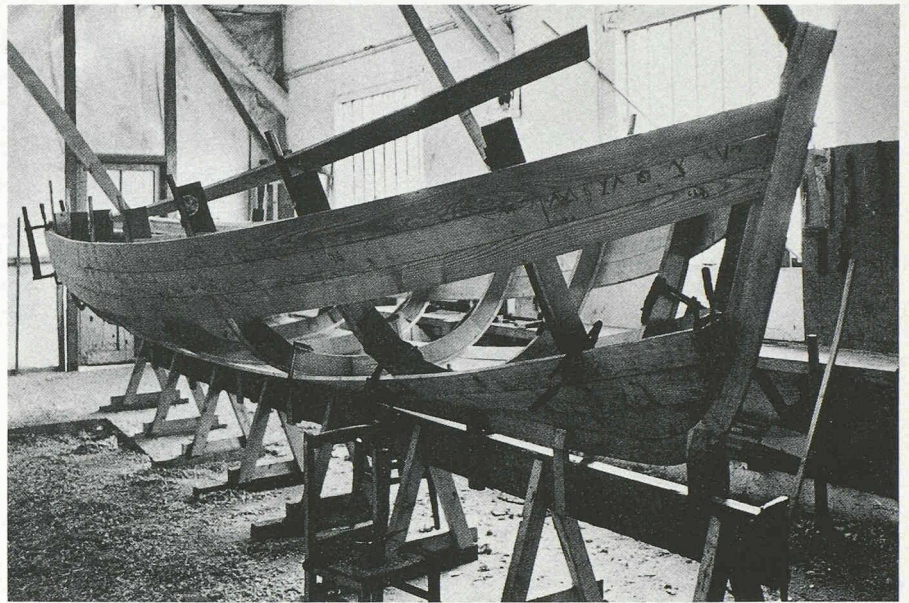


Fig. 9. — Les gabarits, donnant ses formes au canot, ont été fixés sur la quille, et quelques bordages sont déjà posés.



Fig. 10. — Le canot a reçu ses «courbes» en acacia ployé à la vapeur.



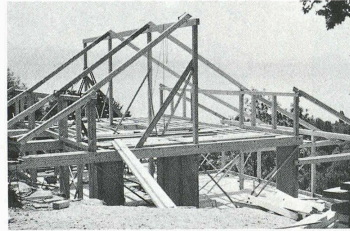
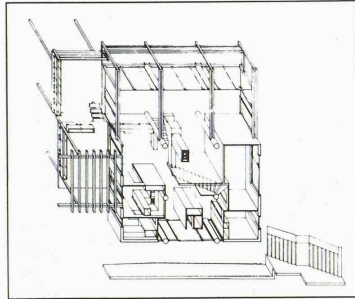
Fig. 11. — Les gabarits ont été enlevés et les «courbes» arabées. Il reste à poser un bordage de chaque côté. Les constructeurs appellent les clés ces bordages posés en dernier lieu, et dont l'absence pendant la fin de la construction facilite la mise en place des «courbes».

Les quelques illustrations ci-dessous ne prétendent pas constituer le catalogue exhaustif de ce type de construction, mais être le reflet des diverses tendances et techniques actuellement utilisées; sur la base des renseignements accompa-

gnant chaque objet présenté, il sera aisé à celui qui voudrait en savoir plus de procéder à une visite approfondie ou de prendre contact avec les auteurs du projet.

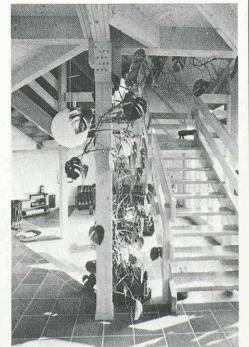
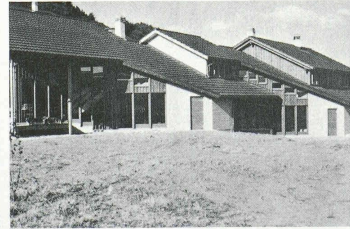
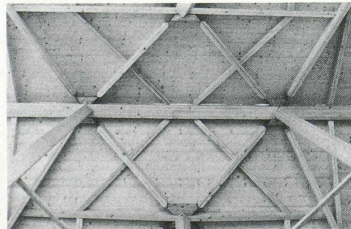
Villa F. Guth, à 1092 Belmont

Année de construction: 1979.
Architecte: François Guth, EPFZ/SIA, Lausanne.
Ingénieurs: Marmier et Hunziker, EPFL/SIA, Lausanne, Alain Chassot, EPFL/SIA, Epalinges.



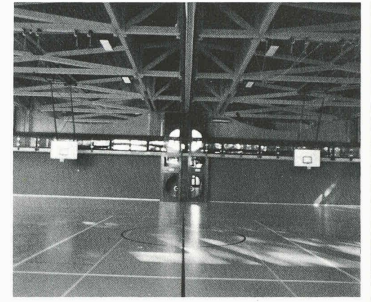
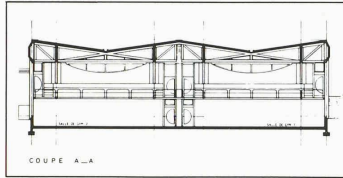
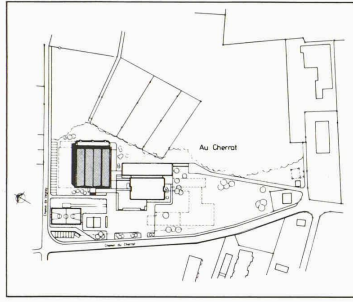
Lotissement à 1711 Arconciel

Année de construction: 1984.
Architectes: A. et J. Python, EPFZ/SIA, Arconciel.



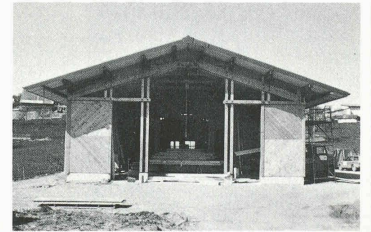
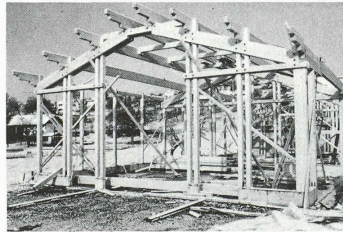
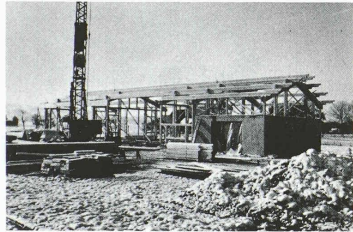
Groupe scolaire à 1162 Saint-Prex

Année de construction : 1982.
Architecte : P.-A. Birbaum, FSAI, Morges.
Ingénieurs : Prof. J. Natterer, EPFL, Lausanne, Canot et Kung, EPFL/SIA, Lausanne.



Atelier de charpente C. Berger à 1754 Moréaz

Année de construction : 1982.
Architectes : A. et J. Python, EPFZ/SIA, Arconciel.
Ingénieur : Prof. J. Natterer, EPFL, Lausanne.



Projet de ferme F. Iseli à 1315 La Sarraz

Année de construction : en cours.
Architectes : Communauté d'architectes, La Sarraz.

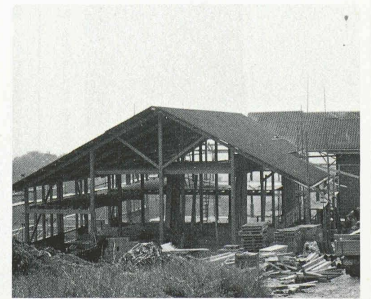
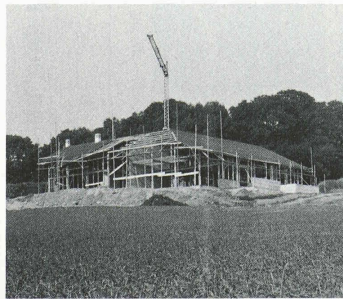
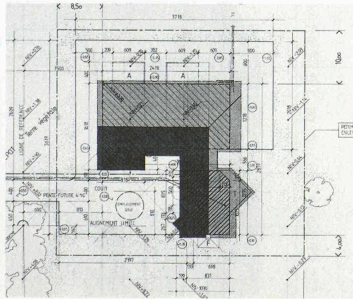




Fig. 12. — Un canot terminé vient d'être mis à l'eau. Il a été construit en 1979 pour un pêcheur savoyard.

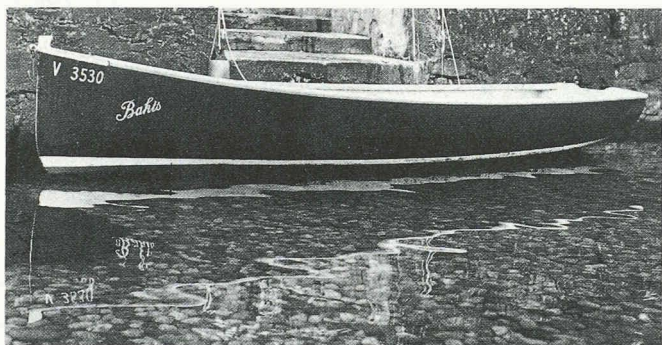


Fig. 13. — Canot de pêche de 6,20 m de long construit en bois moulé au chantier naval Lüthi de Crans en 1968.



Fig. 14. — Ce pêcheur tend des filets avec un canot en matière synthétique construit en 1966 au chantier naval Anthonet de Perroy.

bois ne joue plus un grand rôle quantitatif dans la production globale. Il conserve pourtant une clientèle, par exemple dans le milieu de la pêche professionnelle, autre activité artisanale d'un grand intérêt, qui s'est remarquablement maintenue.

Adresse de l'auteur :
Noël Charmillot.
Ing. dipl. EPFL
ch. de Mogeonne 27
1293 Bellevue

L'utilisation du bois à l'Expo 1964

par Philippe Vollichard, Le Mont-sur-Lausanne



En mai 1955, un comité d'action se réunissait à l'Hôtel de la Paix pour étudier les possibilités de candidature de Lausanne à l'organisation de l'Exposition nationale suisse. Quatre mois plus tard, la Municipalité déposait officiellement sa candidature auprès du Conseil fédéral

avec le soutien du Conseil d'Etat. Le 19 mars 1956, Lausanne était désignée ville organisatrice. Cette gigantesque manifestation allait mobiliser toute une région pendant près de dix ans pour constituer le symbole d'une économie suisse saine, prospère et confiante en l'avenir.

Le slogan l'exprimait d'ailleurs très clairement: «Pour la Suisse de demain: croire et créer.»

Le rapport de M. A. Masnata, rapporteur de la commission du programme, fixait le but de l'Exposition comme devant être une prise de conscience du peuple suisse par rapport à ce qui a été fait, à ce qui a été omis et à ce qu'il faudra faire. Dans un premier temps, un concours général d'idées fut organisé du 25 juillet au 30 octobre 1956 afin de définir le thème, l'emplacement et le nom de l'Exposition. Un collège d'experts étudia les résultats de ce concours pour retenir deux projets. Le premier prévoyait l'aménagement de l'Exposition dans le secteur de Vidy; l'autre, décentralisé, entre Lausanne, Morges et Cossonay. Le 20 mars 1959, le Comité d'organisation, présidé par M. Gabriel Despland, conseiller d'Etat, et après de longues discussions, fit son choix: l'Exposition nationale s'appellerait «Expo 64» et se déroulerait du 30 avril au 25 octobre 1964 dans la région de Vidy. La direction du Comité était confiée à MM. Alberto Camenzind, Edmond Henry et Paul Ruckstuhl.

L'étape suivante consista à élaborer une conception architecturale d'ensemble. Une mise au concours du poste d'architecte en chef ne permit pas de découvrir le candidat idéal. C'est finalement M. Alberto Camenzind, après de nombreux contacts, qui fut nommé le 12 juin 1959. Son idée de base était une conception multicellulaire, véritable champ d'essai pour le développement de structures à la