

Léman nautique. Part I

Autor(en): **Jonneret, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): - **(1994)**

Heft 58-59: **1994**

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-847922>

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.

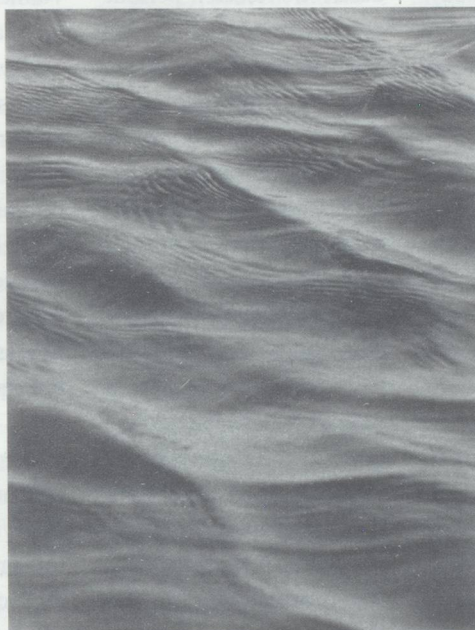
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Léman nautique.

PAR PIERRE JONNERET



*F*rontière naturelle et voie de communication entre quatre pays, Savoie, Valais, Vaud et Bugey, le Léman a toujours été habité par des hommes de l'eau, par des mariniens. Les cités lacustres de Nyon et d'Yvoire ont laissé des traces de nacelles et d'appontements, César y faisait passer du sel et du grain, les comtes de Savoie et de Gruyère y maintenaient des forteresses juchées sur l'eau, les Bernois le peuplèrent même de vaisseaux de guerre armés de canons. Napoléon sut enfin en apprécier tout l'intérêt stratégique, en s'en faisant le maître sous prétexte de républiques pittoresques. Mais de toujours, le Léman connut le transit des marchandises venant des vallées et des monts qui le bordaient: sables et vins du Rhône et du Chablais, pierres de Vevey et de Meillerie, fourrages et blés des plaines de Vaud, bois du pays d'En-Haut et de celui de Joux, barriques d'Aigle et du Dézalet.

CHRONIQUE

LE MESSAGER SUISSE
JANVIER/FÉVRIER 94

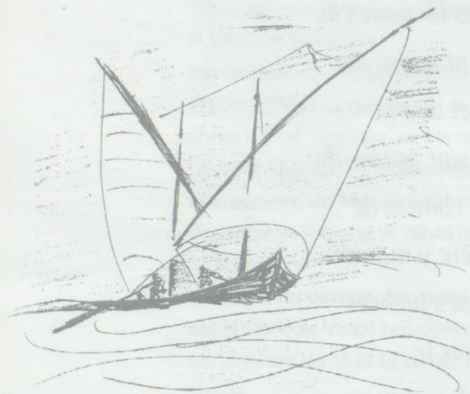
Léman nautique

ILLUSTRATIONS : PIERRE JONNERET

CHRONIQUE

LE MESSENGER SUISSE
JANVIER/FÉVRIER 94

6



NAVIGATION EN OREILLES,
GRAND LARGUE OU VENT ARRIÈRE.
QUAND IL Y A PEU DE VENT,
ON POUSSE À LA RAME.

1906-1948. SILHOUETTE DE
LA "BOURGOGNE", LA PLUS GRANDE
BARQUE DU LAC : 35M DE LONG,
735M² DE VOILURE. CHARGE UTILE :
150M³, SOIT 225 TONNES
DE PIERRE.



La liberté du trafic étant revenue avec l'éclatement des oligarchies locales, ces MM. de Berne, de Bourg et de Chambéry ayant été renvoyés en leurs forteresses par le vent libertaire du XIX^{ème}, c'est dès la fin de l'ère napoléonienne que le lac prit un tour moderne.

La croissance rapide des villes qui le bordaient, Genève, Lausanne, Morges, Nyon, Thonon, Vevey, Montreux, l'essor en bourgades de ce qui n'était que villages de pêcheurs, Rolle, St-Prex, Pully, Cully, Lutry, Villeneuve, Evian, Hermance, Bellerive, Coppet, appellent un trafic grandissant d'hommes, de biens de consommation et de matériaux. De là naissent, vers les années 1820, les extraordinaires barques du Léman. Extraordinaires, parce qu'uniques en leur genre et sans équivalent nulle part au monde. Longues de 20 à 30 mètres (35 mètres pour la plus grande de toutes, la "Bourgogne"), larges de 5 à 8 mètres, portant jusqu'à 700 mètres carrés de voilure, chargeant directement sur le pont, comme les porte-conteneurs d'aujourd'hui, jusqu'à 225 tonnes de pierre, pesant elles-mêmes entre 40 et 50 tonnes, ayant parfois un tirant d'eau de 2,50 à 3

mètres, les barques du Léman étaient de véritables monstres, dont les bordés mesuraient plus de 15 cm d'épaisseur, les vergues (ou flèches) de mélèze pesant parfois près de

900 kg et les mâts de sapin du Noirmont le double. Les sapins du Noirmont avaient cette particularité d'être pratiquement imputrescibles. L'étanchéité était assurée par un calfatage nécessitant plus de 100 kg de fil. L'intérieur et l'extérieur de la coque - sauf la partie immergée qui restait vierge de tout enduit - étaient peints en noir au goudron de coke. Il en fallait parfois 400 kg. Deux chantiers navals en assuraient la construction, l'un au Locum, près d'Evian, l'autre à Saint-Gingolph. Au début du siècle, période d'apogée où Meillerie comptait 1000 habitants - 200 aujourd'hui - on dénombrait une centaine de barques, bricks et cochères sur le lac, les bricks étant de petites barques de 12 à 15 mètres de long, les cochères - ou cosaires - des bâtiments encore plus légers, non pontés, rapides, chargeant en cale et singulièrement dangereux. Les dernières barques furent construites ou reconditionnées dans les années 30 notamment par Jaquier au Locum pour le compte des chantiers Thorens à Genève. Toutes disparurent rapidement, faute d'entretien, durant et immédiatement après la guerre, pourrissant dans le port de Meillerie ou le long de l'Eau-Froide à Villeneuve. Certaines furent démolies pour en récupérer le bois. Quelques-unes, privées de leurs mâts, et mues par un Diesel, survécurent en chalds jusque dans les années 60, apportant çà et là, des pierres pour les enrochements des ports. Deux seules ont été sauvées - la "Neptune", propriété de l'État de Genève, construite en 1904

et dotée d'une charge utile de 120 tonnes, et la "Vaudoise", propriété de la Confrérie des Pirates d'Ouchy, en fait un brick de 70 tonnes, le dernier de tous, achevé en 1931 par Jaquier.

Barques, bricks et cochères transportèrent, au cours des ans, les pierres des carrières du Haut Lac qui permirent de construire les quais de Lausanne et de Genève, les principaux bâtiments des deux villes et des autres cités du Léman, mais aussi les grands hôtels de Divonne et de Saint-Cergue et jusqu'aux viaducs de Morez. De Nyon, par exemple, l'entreprise Canel monta sur des fardières tirés par six chevaux les pierres taillées par avance qui permirent d'édifier l'Hôtel du Signal à Saint-Cergue. Par bonne brise, une barque mettait entre 6 et 10 heures pour couvrir les 55 km séparant Meillerie de Genève. Quatre hommes d'équipage, nourris et abreuvés par le patron, assuraient la navigation qui requérait une profonde connaissance du lac. La chose était périlleuse et bien des barques coulèrent, telle "l'Algérie" devant Messery. Les sociétés de secours (Yvoire, Lugrin, Bret-Locum, Cully, La Tour, Morges, etc...) sur de solides canots mus par huit rameurs ne parvinrent pas toujours à sauver les naufragés, souvent restés prisonniers dans la cale du bateau retourné. Les barques étaient chargées par les carriers et déchargées par les maçons, au moyen de brouettes en tilleul, légères et maniables, portant chacune un dixième de m³ ou des blocs de pierre de près de 100 kg. L'équipage surveillait

la mise en place du chargement, essentielle pour l'équilibre du chaland en navigation. Il fallait faire vite pour gagner du temps sur les concurrents et, le cas échéant, profiter d'une brise. De longs plateaux de mélèze servaient à rallier la barque au rivage. Ces "mas", comme on les appelait, étaient souples et, pliant sous la charge, obligeaient carriers et maçons à courir pour profiter de l'élan ainsi donné, ce qui les soulageait d'une part de leur peine et ... augmentait singulièrement leur rendement.

Le gréement des barques était du type à voile latine, comme le sont encore les felouques du Nil. Mât relativement court, mais terriblement massif et vergue, ou flèche, suspendue en son milieu et pivotant à 180°. La flèche était longue du double du mât et le dépassait de moitié, la partie inférieure de la flèche rasant pratiquement le pont à hauteur d'homme. La meilleure allure des barques était le vent arrière et l'on utilisait si possible les alternances de vent, la bise ou le séchard pour "descendre" du Haut-Lac vers Genève, le vent blanc pour remonter. On mettait alors les voiles "en oreilles", c'est-à-dire croisées perpendiculairement à l'axe de l'embarcation. Tout empannage pour prendre le vent par le travers était une opération délicate, d'ailleurs impossible par forte brise. Les barques avaient deux mâts, parfois un foc avec bout-dehors. Une seule eut quatre mâts, la fameuse "Bourgogne" lancée le 4 avril 1906 par Francis Jaquier pour son parent Pierre Ja-

quier qui la paya 45.000 francs or. La "Bourgogne" avait foc, trinquette, mât d'artimon, grand mât et mât de misaine, à peu près égaux ainsi qu'un tapecul sur l'arrière, portant, on l'a dit, 735 m² de toile, chacune des trois voiles principales faisant environ 165 m². Avec ses 35 mètres de long, ses 8,40 m de large au maître-bau et sa quille de 31 mètres, la "Bourgogne" finit en ponton dans le port de Meillerie avant d'être dépecée en 1948 par une entreprise de charpente.

On s'est souvent interrogé sur l'origine des barques du Léman. D'aucuns, déçus maintenant, ont cru que le modèle de ces barques était d'origine néerlandaise, venu avec les charpentiers hollandais qui aménagèrent le canal d'Entreroches. En fait, il semble bien que le dessin des barques soit d'origine niçoise, les premières ayant été réalisées à Ripaille pour le compte de la Maison de Savoie sur le plan des galères qu'elle faisait naviguer en Méditerranée. D'abord sans quille, elle acquiert celle-ci vers le milieu du XIX^{ème} siècle ce qui leur permit de naviguer alors par tous temps et d'accepter le vent par le travers. Focs et beauprés apparurent à partir des années 1880 pour accélérer l'allure et répondre aux demandes pressantes des entrepreneurs de Genève où s'édifiaient les grands hôtels des quais Rive droite et les immeubles bourgeois de la Rive gauche. A cette époque, à la belle saison, on pouvait effectuer trois aller-retour par semaine de Meillerie à Genève, soit 80 à 85 voyages par an. A cinq on déchargeait

cent tonnes de pierre en cinq heures, soit 4 tonnes à l'heure et par homme. Vers 1910, un mètre cube de pierre taillée coûtait 3,20 francs, l'enrochement valait 2,35 francs et la rocaille 1,50 franc. Le carrier était payé 40 à 45 centimes de l'heure pour environ 10 heures de travail par jour. Le propriétaire d'une barque gagnait environ 4 à 5.000 francs or par an desquels il fallait déduire près de 1.500 francs de frais de maintenance. Les "bacounis" étaient payés au forfait à raison de 20 à 30 francs or par voyage ce qui représentait, à l'heure et si le vent était bon, le prix d'une forte journée de carrier. Mais parfois le vent faisait défaut et l'on ne descendait qu'en deux ou trois jours, en poussant la barque à "l'étière", la longue gaffe que l'on fichait dans le sol en courant le long de la coursive extérieure, ou "apousti", pour faire avancer le chaland ou aller chercher une risée.

Barques, cochères et brigantins ont aujourd'hui disparu. Mais le lac reste peuplé, sans doute un peu trop, par les plaisanciers de tout poil. Il reste, l'hiver et la nuit, l'immensité perdue où les pêcheurs jettent leurs filets, débarrassés des amateurs de farniente. Il reste la grande voie de communication, sillonnée des "vapeurs" blancs de la Compagnie Générale de Navigation. Plaisance, pêche, flotte de transport des voyageurs... les prochaines étapes de cette chronique du Léman nautique. ■

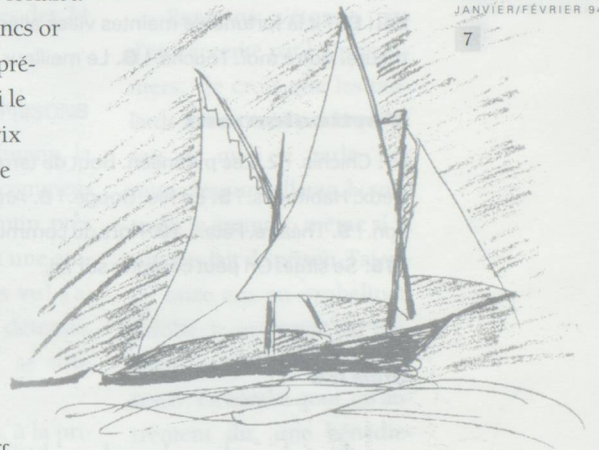


LA PETITE COCHÈRE
AU CHARGEMENT RESTREINT :
TONNEAUX, BOIS DE CHAUFFAGE,
PRODUITS ALIMENTAIRES, POISSON,
ETC.

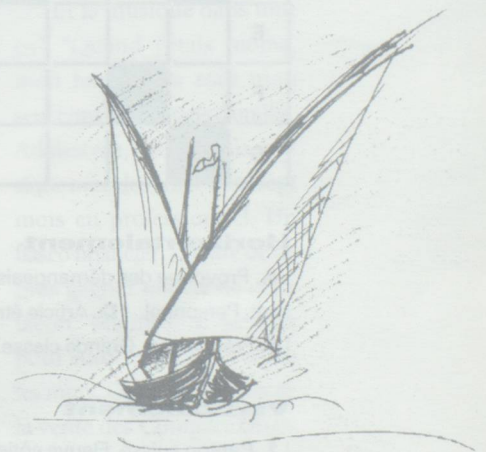
CHRONIQUE

LE MESSAGER SUISSE
JANVIER/FÉVRIER 94

7



LA GAULOISE, BRIGANTIN PORTANT
60M3 DE PIERRE. LES ANTENNES ONT
LA DIMENSION DE LA LONGUEUR
HORS TOUT. LE POIDS DE CHAQUE
MÂT ÉTAIT DE 600KG. CELUI DE CHAQUE
ANTENNE DE 500KG ENVIRON.



DANGEREUSEMENT SURTOILÉE,
TELLE ÉTAIT LA COCHÈRE SAVOYARDE.
NON PONTÉE, ELLE PORTAIT EN CALE
ENVIRON 30M3 DE PIERRE.