Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 17 (2002)
Heft: 2-3: Bulletin

Artikel: La conservation du patrimoine naval du Léman
Autor: Teysseire, Eric
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727094

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: 20.07.2025

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

La conservation du patrimoine naval du Léman

Le patrimoine naval du Léman

Resumee

Kleines Binnenmeer, von einem Fluss gespiesen, besitzt der Genfersee ein bemerkenswertes Erbe der Schifffahrt. Dieses lässt sich in drei Kategorien einteilen: die Berufsschiffe, die Schiffe für den Verkehr und den Tourismus sowie die Freizeit- und Sportboote.
Die *Berufsschifffahrt* der Lastenträger und Fischerboote, die traditionelle Schifffahrt auf dem Genfersee, ist aus zwei Gattungen von Booten hervorgegangen: die erste leitet sich vom Wort *navis* ab und definiert die Boote keltischen Ursprungs mit flachem Boden. Als Transportschiffe für das Bild des Genfersees früher sehr prägend, haben diese Boote das 20. Jahrhundert nicht überlebt. Hingegen zählt das gesamte Gebiet noch etwas über 100 Berufsfischer. Die zweite, jüngere Gruppe geht auf die *galea* zurück und bezeichnet einen mediterranen Bootstyp mit Kiel. Bedeutendste Repräsentanten waren seit dem 12. Jahrhundert die Galeeren und später die Barken, Prunkstücke der Schifffahrt auf dem Genfersee. Ihrem mediterranen Ursprung verpflichtet, entwickelte sich die Konstruktion weiter: nennenswert ist die Initiative der Herzöge von Savoyen, die zwischen dem 16. und 17. Jahrhundert den Bau

Petite mer intérieure sise sur un fleuve, le Léman possède un patrimoine naval remarquable, que l'on peut recenser en trois catégories principales: la navigation de travail, celle de tourisme et celle de loisirs.

La navigation de travail

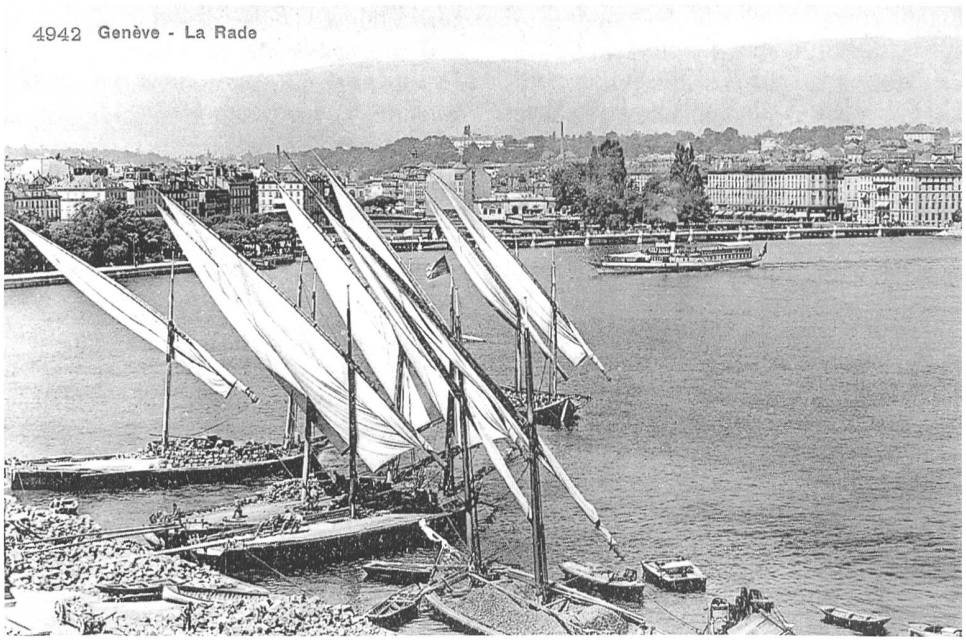
C'est là la batellerie traditionnelle du Léman. Elle est issue de deux grandes familles de navires. La première dérive du mot navis ou bateau et définit des embarcations à fond plat, d'origine celtique. Autrefois très présents, les bateaux à fond plat n'ont pas survécu au XX^{e} siècle.

La seconde, plus récente, s'articule autour du mot galea, ou barque, et désigne une embarcation d'origine méditerranéenne, construite sur quille. Ses principaux représentants ont été au XII^{e} siècle des galères et plus tard les barques, fleuron de la navigation lémanique. Bien que rattachée à une tradition de construction navale méditerranéenne, la barque a des origines plurielles que l'on peut situer entre le XVI^{e} et le XVII^{e} siècle, lorsque des constructeurs navals génois, puis niçois, furent appelés par le Duc de Savoie pour construire des navires utiles à la fois en temps de paix et en temps de guerre. Ces barques au gréement latin furent bientôt adoptées par les riverains. *Neptune* (1904), stationnée à Genève, et *Vaudoise* (1932), amarrée à Ouchy, sont les seuls barques d'origine conservées.

Côté pêche, les embarcations à fond plat d'origine ont peu à peu cédé la place à des canots à quille et en forme. Aujourd'hui, le Léman abrite plus de 6000 pêcheurs amateurs et 120 pêcheurs professionnels, dont la plupart utilisent toujours des bateaux en bois.

La navigation de tourisme

Le premier bateau à vapeur du Léman, *Guillaume-Tell*, fut lancé en 1823. Tout de suite, la navigation à vapeur remporta un franc succès et 42 bateaux à roues le suivirent, jusqu'au dernier, en 1927. La flotte de la Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman (CGN) compte aujourd'hui huit bateaux à roues dont quatre fonctionnent toujours avec leur machine à vapeur d'origine: *La Suisse* (1910), *Savoie* (1914), *Simplon* (1915) et



Les barques du Léman ont contribué à façonner l'image de ses rives, en transportant, de 1850 à 1950, des milliers de m3 de pierres de Meillerie, petit village de la rive sud, vers les grands centres économiques et touristiques que sont Genève, Lausanne ou Montreux (Carte postale, Collection Teysseire, Prilly).

Barcarolle, réplique d'un canot de plaisance dessiné par l'architecte Jules de Catus, en construction au chantier naval Mayerat, à Rolle. Ce chantier traditionnel a construit ces dernières années plusieurs embarcations de ce type (Photo M. Pernet, Rolle).

Sous voiles, *Barcarolle* révèle toute son élégance. La construction de répliques permet non seulement de retrouver des techniques de construction disparues, mais également de comprendre comment fonctionnaient les originaux (Photo M. Pernet, Rolle).

Rhône (1927). La plus ancienne unité, *Montreux* (1904), vient d'être complètement rénovée comme on le verra plus bas. Quant aux autres bateaux, *Vevey* (1907), *Italie* (1908) et *Helvétie* (1926), ils sont équipés de moteurs diesel et de génératrices électriques. Dans la Rade de Genève, on peut voir à quai un ancien vapeur désarmé: Genève (1896), qui n'appartient plus à la CGN.

Les *mouettes* sont une particularité de Genève. Depuis 1897, ces petites embarcations de la Société des Mouettes Genevoises, en bois à l'origine, effectuent divers parcours à travers la Rade et ses abords. L'une d'elles est la plus ancienne (1898) embarcation de transport de passagers en bois encore en service en Suisse.

La navigation de plaisance

En raison de son étendue et d'un régime de vents varié, le Léman a vu se développer dès 1860 un important yachting à voile. Si les premières unités étaient importées, les chantiers navals locaux prirent bientôt le relais, créant au passage pas moins de dix séries spécifiques et d'innombrables bateaux. A partir des années 1960, la construction traditionnelle fléchit ici comme partout. Il subsiste aujourd'hui deux petites centaines de bateaux à voiles traditionnels.

En cette même fin du XIX[e] siècle, le Léman voyait l'apparition de plus de quarante yachts à vapeur, au luxe souvent inouï, rivalisant d'élégance et de vitesse. Seules deux bateaux témoignent encore de cette époque dorée: *Walkyrie* (1882) et *Peccadille* (1897).

Quant aux canots automobiles, ils fleurirent également sur le lac (la motogodille a, paraît-il, été inventée sur le Léman) et il n'est pas rare de pouvoir encore aujourd'hui y admirer une embarcation datant de l'entre-deux-guerres.

Il faut également citer les 34 sections de sauvetage qui, à côté de leur matériel moderne, conservent fièrement leur grand canot de sauvetage en bois, avec lequel elles paradent dans les traditionnelles fêtes de sauvetage.

der Boote förderten, da diese den mannigfaltigen Anforderungen sowohl in Friedens- wie in Kriegszeiten zu genügen vermochten.
Das erste Dampfschiff der *Verkehrsbetriebe*, die «Guillaume-Tell», wurde 1823 lanciert. Die rasch florierende Flotte zählte bis 1927 über 40 Dampfschiffe. Hiervon sind noch 8 in Betrieb, vier davon in ihrem originalen Zustand. Der Verkehr im Genfer Seebecken stellt mit den *mouettes* einen Sonderfall dar – mit einem 1898 in Betrieb genommenen Holzschiff findet sich auch das älteste Linienschiff dieser Gattung in der Schweiz noch im Einsatz.
Der ausgedehnte See mit den wechselnden und abwechslungsreichen Winden wurde bereits um 1860 von ersten importierten *Yachten* durchkreuzt. Bald übernahmen die lokalen Schiffbauer wieder das Ruder und zimmerten unzählige Schiffe bis zum weltweiten Einbruch im Schiffsbau 100 Jahre später. Heute finden sich noch etwa 200 traditionelle Segelboote in den Wassern des Genfersees.

Protection et mise en valeur du patrimoine naval du Léman

Les premières manifestations visant à mettre en valeur ou à protéger le patrimoine naval du Léman ont été, comme bien souvent en pareil cas, le fait d'initiatives isolées. En 1948, la Société des pirates d'Ouchy rachète un brick désaffecté pour en faire son navire amiral, *Vaudoise*, évoquée plus haut. Dès 1976 est organisée, à la Tour-de-Peilz, une «Régate des vieux bateaux» qui réunira bientôt chaque année une centaine de bateaux à voiles construits avant 1956. Un peu plus tard, c'est au tour de Rolle de voir la première édition de ce qui deviendra la «Fête des canots du Léman», un rendez-vous honoré par des navigateurs et leurs bateaux traditionnels en provenance aussi bien de Suisse que de l'étranger. Ces deux réunions annuelles ont largement contribué à la prise de conscience de la valeur du patrimoine

Violette, future *Vaudoise*, la dernière barque traditionnelle, a été lancée en 1931. Il a fallu attendre près de 70 ans pour voir à nouveau une barque construite sur le Léman. L'initiative en est revenue aux riverains français du lac, avec *Savoie*, réplique d'une barque homonyme du début du XX[e] siècle. Elle fait ici ses premiers essais, les voiles «en oreilles», une caractéristique des barques du Léman quand elles naviguent aux allures portantes (A. Genoud).

Navire amiral de l'APL, *Phoebus II* réplique du voilier de régate *Phoebus*, ex *Poil-de-Carotte* (1903) a une vocation de navire-école à l'attention des amateurs de navigation à l'ancienne. Ceci ne l'empêche pas de participer parfois à la plus célèbre des régates lémaniques, le Bol d'Or. On l'y voit ici en 1996, soutenant en vitesse la comparaison avec des bateaux beaucoup plus modernes que lui (Photo G. Favez, Vevey).

naval du Léman. A la même époque, la barque *Neptune* est rachetée par l'Etat de Genève qui la fait entièrement restaurer.

Le Musée du Léman à Nyon

Situé à Nyon, le Musée du Léman s'attache depuis 1954 à conserver la mémoire du lac dans ses dimensions tant naturelles que culturelles. En près d'un demi-siècle d'existence, il est parvenu à réunir une collection unique d'objets et de documents liés à l'histoire de la navigation sur le Léman. Il possède 25 bateaux, plus de 100 modèles réduits, ainsi que des pièces uniques telle la machine d'*Helvétie*. La consultation de ses collections sera accessible par Internet en 2004.

Le Musée de St-Gingolph

Plus modestement, le Musée de St-Gingolph a connu, ces dernières années, l'ouverture d'une section consacrée aux barques du Léman. Ce sont ses animateurs qui ont porté le projet de construction de la cochère *Aurore*.

L'Association pour le Patrimoine du Léman

L'Association pour le Patrimoine du Léman (APL) est née en 1983 autour du sauvetage de *Phoebus* (1903), un ancien voilier de régates. A ce jour, l'APL compte près de 500 membres et publie «Le Na-

La conservation des bateaux de régate et de plaisance est avant tout garantie par l'engagement personnel de leurs propriétaires. *Hendrick* (1912), à la famille Béchard, en est un des plus beaux exemples, ce qui ne l'empêche pas d'affronter la brise, malgré ses quatre-vingt-dix ans d'âge (Photo G. Favez, Vevey).

viot», un bulletin d'informations et de recherches. L'APL a mené a bien plusieurs démarches déterminantes en faveur du patrimoine naval du Léman. Citons pour exemple, outre la reconstruction de *Phoebus* sur laquelle on reviendra plus loin, une action militante en faveur de la mise sous protection des bateaux à vapeur de la CGN et diverses actions de mise en valeur de ces bateaux, dont le point culminant sera, en 2003, à l'occasion de ses 20 ans, d'offrir à la CGN la reconstitution de la figure de proue, des décorations de poupe et du canot de service de son navire amiral, *La Suisse*.

Les pouvoirs publics

Les pouvoirs publics sont restés plutôt en retrait jusqu'à ces derniers temps dans la protection du patrimoine du Léman, se cantonnant dans la protection de ses infrastructures: classement comme monuments historiques d'installations portuaires (Morges) ou de sites particuliers (ancien village de pêcheurs de St-Sulpice). Seules les deux barques (*Neptune et Vaudoise*) et les huit unités à roues de la CGN ont à ce jour fait l'objet de mesures de protection.

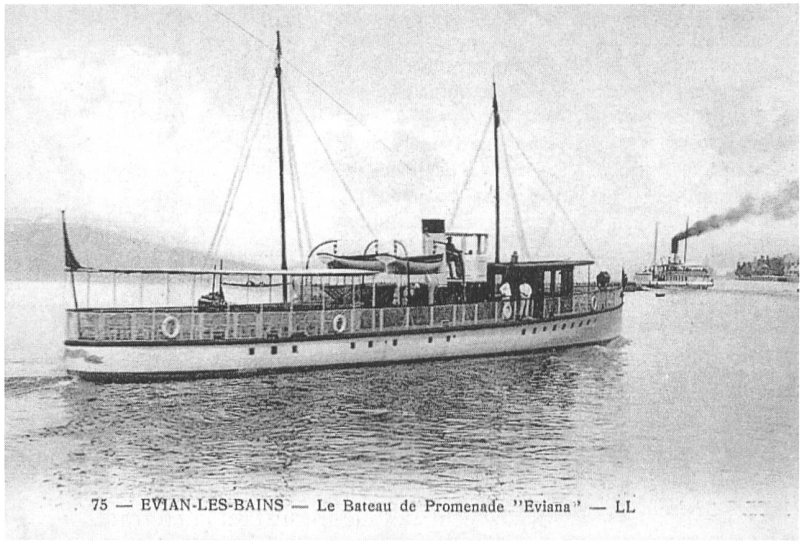
Entretenir, restaurer, reconstruire: du purisme, mais aussi des dérives...

Phoebus était (l'emploi de l'imparfait est expliqué ci-après) un des derniers représentants des grands voiliers de course de la «Belle Epoque». Il présentait donc un intérêt évident. L'APL a engagé sa restauration par des recherches d'archives, pour connaître la vie du bateau, et avec la ferme volonté de conserver le maximum de ses éléments d'origine. Il fallut hélas déchanter. Au fil des démontages, l'état de *Phoebus* se révéla chaque jour de plus en plus catastrophique et l'évidence s'imposa: il ne pouvait plus être sauvé. On dut donc se résoudre à une reconstruction à l'identique. Afin d'éviter le reproche du faux-vieux, le bateau reçut le nom de *Phoebus II*, indiquant clairement son statut de réplique.

La barque *Savoie*, la cochère *Aurore*, la nau *Sapaudia* et le canot *Barcarolle* ont, pour leur part, procédé dès le début de la démarche des répliques: recherches d'archives, usage du maximum de techniques anciennes, minimum de concessions aux exigences de la vie et des normes d'aujourd'hui. Ces répliques ont permis, non seulement de reconstituer des bateaux disparus, mais également d'en comprendre, en les faisant naviguer, leur usage et leur fonctionnement. Loin de n'être que de belles images, elles contribuent ainsi de manière active à la mémoire et à la conservation du patrimoine lémanique.

Moins puriste est la construction, encore en cours actuellement, de la *Barque des enfants*, à Vevey, qui tente un difficile compromis entre la reconstitution d'une barque de transport et son futur usage didactique à l'intention d'enfants. Les im-

M. Say ayant eu l'audace de faire construire un yacht plus rapide que le sien, la baronne de Rothschild commanda immédiatement un nouveau bateau chez Normand, au Havre. Ce fut *Gitana II*, lancé en 1898, qui pouvait atteindre la phénoménale vitesse de 48 km/h. On le voit ici entre-deux-guerres, légèrement modifié par son propriétaire d'alors et rebaptisé *Eviana* (Carte postale, Collection D. Zuchuat, Genève).



Montreux, fraîchement rénové, attend de prendre son service au chantier de la CGN (Photo D. Zuchuat, Genève).

pératifs de sécurité ont là pris le pas sur ceux du patrimoine.

Très contestable en revanche est la démarche qui a présidé à la construction de la galère *La Liberté*. Alors que toutes les répliques de bateaux précitées ont été réalisées dans un grand souci d'authenticité, à des fins scientifiques et didactiques et par des chantiers navals soucieux de la pérennisation de savoir-faire, *La Liberté* répond davantage au défi consistant à «faire construire la plus grande galère possible par le plus grand nombre de chômeurs», soit un navire de 55 m de long, au faste digne de Louis XIV… et cela même si aucune galère de ce type et de cette taille n'a évidemment jamais sillonné le lac! Quand la passion des vieux gréements devient mode, elle entraîne des dérives de ce genre.

Fort heureusement, pendant ce temps, la construction traditionnelle continue, à un rythme certes ralenti, axée avant tout sur l'entretien des bateaux de plaisance, parfois avec une qualité de restauration exemplaire, mais elle voit quand même, de temps en temps une construction nouvelle, perpétuant la tradition.

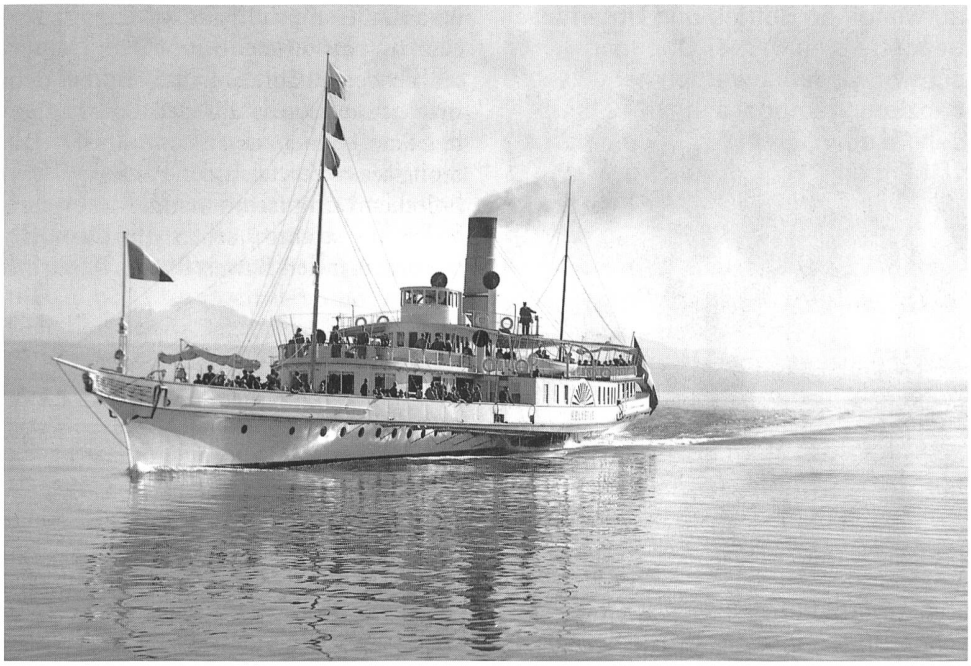
La restauration de la flotte «Belle Epoque» de la CGN

La CGN a longtemps considéré ses unités à roues comme de simples bateaux de transport, négligeant leur valeur patrimoniale. D'innombrables altérations, petites ou grandes, ont été la conséquence de cette attitude. La situation a commencé à changer à la fin des années 1980. Grâce au travail de fond de l'APL et à l'implication croissante du service cantonal vaudois des monuments et sites, les atteintes ont peu à peu cessé, pour faire place à des interventions plus respectueuses. Et puis soudain, changement de cap: la compagnie fait du patrimoine son credo et annonce un programme de réinstallation de machines à vapeur dans les quatre unités motorisées. On croit rêver! On rêve en effet, puisque les dures réalités de la technique et des finances amputeront ce programme aux trois quarts.

Entre temps, cependant, la restauration de *Montreux* a été lancée. Les difficultés financières précitées, auxquelles sont venu s'ajouter des problèmes de management, empêcheront une restauration dans les règles de l'art. Plusieurs détails mal maîtrisés (comme les décorations de proue et de poupe) côtoient des réalisations plutôt réussies. Les deux interventions les plus remarquables de cette rénovation sont, d'une part, la réinstallation d'une machine à vapeur, dont la mise au point a cependant été particulièrement délicate, faute d'expérience, et la rénovation du salon de 1re classe. En 1962, pour «faire moderne», les boiseries d'origine du salon avaient été remplacées par des éléments nouveaux. Outre qu'elles ne présentaient pas d'intérêt particulier, ces boiseries étaient en mauvais état. Par quoi les remplacer? La documentation étant insuffisante pour envisager une copie conforme, la solution est venue de l'ancien bateau *Valais*, stationné à Genève comme restaurant et condamné à terme en raison de son mauvais état. Les dimensions correspondantes, on a transféré les boiseries du salon de *Valais* dans celui de *Montreux*. Placée à l'entrée du salon, une plaque indique la provenance des boiseries et empêche toute fausse interprétation.

Le cas particulier du Mésoscaphe Auguste Piccard

Lancé à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964, le mésoscaphe Auguste Piccard, premier sous-marin touristique du monde, a connu après sa brève exploitation lémanique une assez longue carrière scientifique dans le Pacifique. Mis à terre au Texas à la suite d'un incident mécanique, il était destiné à la ferraille lorsqu'une association réussit à récolter suffisamment d'argent pour financer son rachat et son rapatriement. Malheureusement, les moyens manquent encore pour le restaurer, même à terre. Il trône actuellement sur l'arteplage de Morat, entre instant et éternité.



A l'exception de sa machine, remplacée malencontreusement par un moteur diesel et une génératrice électrique en 1974, *Helvétie*, vu ici peu après son lancement en 1926, est un bateau à roues peu transformé, qui a conservé l'essentiel de sa silhouette d'origine. Il est actuellement retiré du service, en attente de restauration (Collection CIG / D. Zuchuat, Genève).

Avec la collaboration de
Carinne Bertola et Didier Zuchuat

Eric Teysseire
Conservateur des monuments
et des sites du canton de Vaud
Place de la Riponne 10,
1014 Lausanne, T 021 316 73 33,
eric.teysseire@sb.vd.ch

«Le Naviot»
Bulletin d'informations et de recherches
c/o Association Patrimoine du Léman
Case postale 575, 1260 Nyon 1
apl@swissonline.ch