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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1994)

Heft: 61: Catherine Destivelle . l'exploit au féminin

Artikel: Le Léman nautique. Part II, Les chaloupiers en chapeau de patte

Autor: Jonneret, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847934

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: 13.07.2025

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

Les chaloupiers en chapeau de patte.

PAR PIERRE JONNERET

CHRONIQUE
LE MESSAGER SUISSE
AVRIL 94

Il fut un temps, pas très lointain, où quelques dizaines d'amateurs se partageaient la plaisance sur le lac Léman. Tous se connaissaient, se saluaient à grands coups de chapeau de coutil blanc - ou "chapeaux de patte" - lorsqu'ils se croisaient en se déroutant par politesse, reprenant ensuite leur bord avec toute la dignité voulue. Plus le chapeau était informe et plus son propriétaire était huppé. Les casquettes d'amiral ou de loup de mer n'avaient pas encore envahi les boutiques de souvenirs. Les bateaux des chaloupiers étaient longs et fins, bordés d'acajou verni comme le serait une commode de style, ou laqués de blanc et polis comme de l'ivoire, le pont était de teck et les voiles de coton longues fibres importé d'Egypte, exclusivement. On ne savait pas ce qu'était un moteur "in-board" et il était rare qu'on osât utiliser une "motogodille" par temps de calme plat. On préférait rentrer au bercail au milieu de la nuit, mais à la voile.

Nous sommes sans doute des passéistes, voire des élitistes attardés, mais pour qui a aimé le lac pour le lac, ses ports aux maisons moussues, ses rivages bordés de noisetiers et ses châteaux, l'incertitude de ses vents et l'aventure d'un bon coup de tabac qui vous poussait à des kilomètres du port d'attache, c'était tout de même autre chose, cette période des chaloupiers, que le pullulement actuel des coquilles de noix en plastique. Nos eaux sont submergées de ces esquifs sans grâce et rondouillards, faits pour la mer et la pêche promenade, le farniente en famille, avec frigo pour le "blanc", four à merguez, transistor hurlant pour les gosses et matelas sur le pont pour la bronzette des dames. Le culte des loisirs et du m'as-tu-vu a remplacé une certaine passion authentique de la voile et la foule des remorquables avec mise à l'eau foraine s'est insérée entre ce qu'il reste des lourds canots de pêcheurs, des vapeurs de la Compagnie Générale de Navigation et des Jauges Internationales aux voiles blanches fendant l'eau comme une lame.

La plaisance n'est venue qu'assez tard sur le lac. A côté de la Grande-Bretagne et de la côte est des Etats-Unis, terres d'élection des racers qui traversaient l'Atlantique aussi vite que les premiers paquebots, à côté des yachts à faire rêver des banquiers de Hambourg et des armateurs de Brême, à côté des régatiers chers à Maupassant qui peuplaient l'estuaire de la Seine ou défilaient sous les falaises d'Etretat qui, tous, se déployèrent dès la seconde moitié du siècle dernier, nos chaloupiers ne faisaient pas mauvaise figure et leurs bateaux non plus, mais ils ne se multiplièrent que vers le tournant du siècle dernier.

L'initiative des premières bêtes de course qui naviguèrent sur le Léman revient à quelques familles patriciennes de Genève: Paccard, Marcet, Pictet de Rochemont ou, plus tard, Firmenich. La chronique ne dit rien sur ce qui se passa vers les années 1850, riche départ de la plaisance ailleurs en Europe. Les gens du bout du lac eurent toutefois un audacieux prédécesseur en la personne de Lord Byron qui, en compagnie de Shelley, voulut croiser au large des rives du haut lac dont s'émerveillait son âme romantique. En 1816, le dandy fit venir à grands frais d'Angleterre un voilier lesté, le premier du genre à naviguer sur le lac, qui pourtant ne résista pas à un coup de vaudaire qui les prit au large de Meillerie. Le poète du "Prisonnier de Chillon" et le frêle Shelley furent secourus du côté de Saint-Gingolph et préférèrent aller chercher l'aventure en Grèce. L'un et l'autre laissèrent leur vie chez les Hellènes.

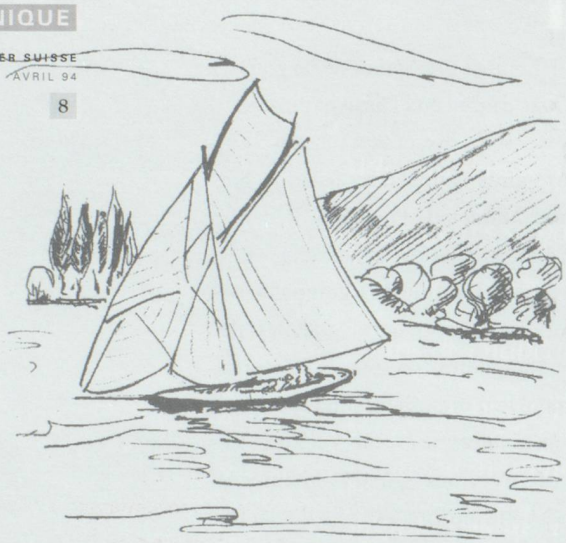
Nous fûmes donc un peu tardifs. Les milieux puritains de Genève voyaient en effet d'un assez mauvais oeil le développement de loisirs comme la voile, surtout le dimanche. Il fallut qu'un excentrique fortuné - et combien - vint d'Outre Manche faire ses études de droit dans la ville de Calvin pour y construire une somptueuse villa au milieu d'un parc et s'encanailler avec les pieds-noirs de Rive. Pourvu d'un somptueux héritage, D.F.P. Barton se fit d'abord construire son propre vapeur, le *Saint-Frusquin,* qui jaugeait 207 tonneaux. Puis, vers 1880, il fit venir d'Angleterre un des premiers "grande série" du lac, le *Squaw*. Le voilier jaugeait 9,9 tonneaux, portait 232m² de voilure et avait un tirant d'eau de 2m30. Sa longueur hors tout devait être de 17 mètres. C'est alors que se crée la Société Nautique de Genève et que s'organisent les premières régates, entre Bellerive et le Creux de Genthod.

En 1883, on dénombre une trentaine de grandes séries à la SNG. Onze d'entre eux faisaient plus de 10 tonneaux, quinze de cinq à dix, et sept jusqu'à 5 tonneaux. Les propriétaires s'appelaient Saladin, Bartholoni, de Morsier, Marcet, de Pourtalès, Reverdin et d'autres noms encore de la rue des Granges côté pair ou du Boulevard Helvétique. Les grandes séries étaient des bateaux assez capricieux. Surtoilés, dotés d'un gréement compliqué, très gitards, ils ne permettaient pas, malgré leur imposante surface au vent, d'atteindre les performances des voiliers actuels. Ces sloops portaient tous trois focs (grand foc, clinfoc et trinquette), grand-voile aurique et voile de flêche . Les manoeuvres étaient lentes et il fallait deux ou trois matelots pour les assurer, le barreur restant à son poste.

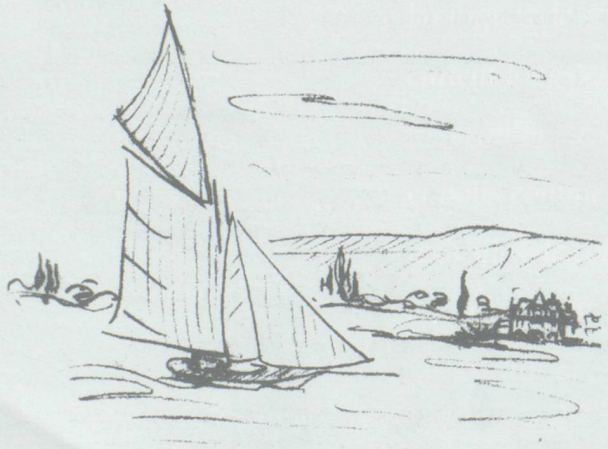
La jauge internationale (J.I.) apparut vers les années 1910. L'architecte naval jouait toujours un rôle certain, mais les bateaux, ainsi normalisés, perdaient

L'EVA, JAUGE MOYENNE, AU PLUS PRÈS AVANT LE CHÂTEAU D'YVOIRE.

L'IBIS, DU DR MARCET, 239M² DE VOILURE, LE PLUS CÉLÈBRE DES YACHTS DE LA "GRANDE SÉRIE", QUE GUY DE POURTALÈS IMMORTALISA DANS SON DÉLICIEUX "MARINS D'EAU DOUCE" (PAYOT ÉD.).



SILHOUETTE D'UN "GRANDE SÉRIE", LE SQUAW, CONSTRUIT À SOUTHAMPTON, JAUGEANT 9,9 TONNEAUX POUR 232M² DE VOILURE ET 2M30 DE TIRANT D'EAU. IL N'ABORDAIT PAS N'IMPORTE OÙ. ICI, AU LARGE DE LA POINTE DE MESSERY.



L'HALBRAN, 3 TONNEAUX, SUR LES PLANS DE L'ARCHITECTE CATUS AU PETIT LARGE DEVANT LA VILLA WORTH À PROMENTHOUX.

peu à peu de l'originalité de ceux des grandes séries, tous différents. L'issue de la course dépendit alors beaucoup plus de l'habileté du barreur que des qualités intrinsèques de l'embarcation. Les J.I. se répartissaient entre les 6m50, les 8m50, les 12m, puis les 6m (le roi du lac avant la dernière guerre)* ainsi que, plus récemment, les 15m SNS, les 5m50 et les monotypes adaptés à notre type de navigation comme le Lacustre, le Hocco ou parfois le Requin ou le Star, encore que ces derniers, séries olympiques, fussent surtout des bateaux de mer. Peu voilés (30 à 50 m²), plus rapides, moins capricieux que leurs prédécesseurs, J.I. et monotypes remplacèrent vite les vieilles grandes séries qui disparurent peu à peu, ou connurent un sort humiliant comme le *Shark* qui, démâté et équipé d'un moteur Penta, permettait à M. Champrenaud, sacoche en bandoulière, de transporter de Nyon au restaurant de la Pointe de Messery les gourmets qui allaient se repaître du saucisson chemisé au Pommard et de l'omble chevalier au sabayon de Crépy chez Mme Duborgel, en attendant de poser une sieste bien gagnée sous le saule pleureur cher à Aristide Briand.

L'histoire du *Shark* vaut d'être contée. Ce bateau, construit aux Etats-Unis pour la coupe America, fut racheté par le comte Hermann de Pourtalès, traversa l'Atlantique par ses propres moyens et, du Havre, où il gagna en passant quelques régates fut acheminé par chemin de fer jusqu'à Genève. Il fut alors une des gloires de nos grandes séries avant de finir en ponton.

Il ne semble pas que l'on ait conservé chez nous aucun de ces vieux gréements et, si l'on veut en voir encore, il faut aller faire un tour en Suède ou aux Pays-Bas où ils dorment toujours, amoureusement chatoyés par des maîtres attentifs. Car un bateau peut durer deux cents ans, si on ne le laisse pas seul. Peu à peu, des "musées", à vocation plus ou moins commerciale, recueillent de vieilles coques, comme on le fait des tacots de la Marne, et les mettent au sec pour les faire voir moyennant droit d'entrée. Tristesse infinie que ces Ailes, Chats, As-Côte d'Azur, monotypes de Chatou et autres Belougas arrimés dans un hangar sur leurs étais.

Heureusement le *Squaw*, la *Thétis*, *l'Ibis*, *l'Epervier*, gloires de nos chaloupiers à chapeau de patte, n'y sont pas. Ils ont péri de leur belle mort, personne ne sait plus comment, quelque part, au bord du lac. ■

* NOTE : LES CHIFFRES N'ONT RIEN À VOIR AVEC LA LONGUEUR DU BATEAU. ILS EXPRIMENT LA JAUGE, SOIT LE QUOTIENT DE DIFFÉRENTS PARAMETRES (SURFACE DE VOILURE, TIRANT D'EAU, ETC...). UN 6M FAIT PLUS DE 12M DE LONG, UN 12M PEUT ATTEINDRE 19M, SELON LA FORMULE CHOISIE PAR L'ARCHITECTE.