

**Zeitschrift:** Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française  
**Herausgeber:** Le messenger suisse  
**Band:** - (2001)  
**Heft:** 141-143

**Artikel:** Chasse au trésor sous le Léman  
**Autor:** Ceccarelli, Jean  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-847851>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

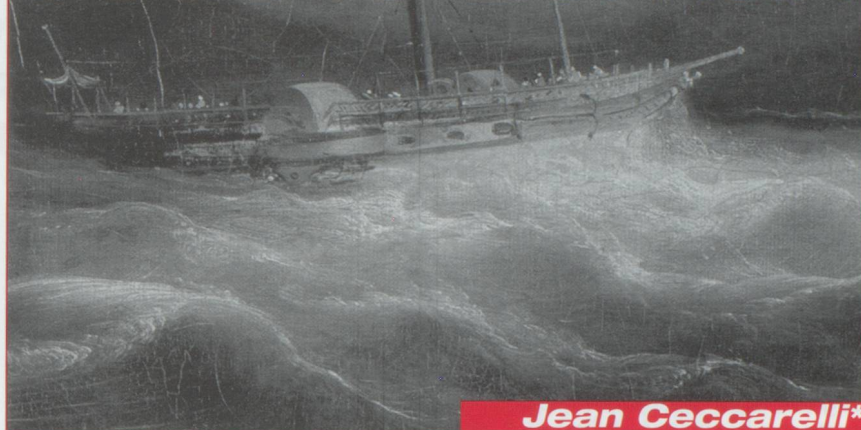
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**Véritable petite mer intérieure, notre lac possède des trésors archéologiques, témoins engloutis de la navigation du passé. À l'instar des épaves des Flottes de l'or dans la mer des Antilles, des galions de la baie de Vigo, des jonques à porcelaines des récifs coralliens de la mer de Chine ou du Titanic, les épaves du Léman commencent à livrer leurs secrets.**

**R**ien n'est plus passionnant que la recherche historique consacrée à une épave. Elle débute obligatoirement par une phase " documentaire ", qui s'étend de la consultation d'archives diverses à la recherche dans des journaux anciens, de l'audition de témoins oculaires à l'interrogation des pêcheurs qui connaissent les endroits où les lignes se coincent et où les filets se déchirent... Quand une aire probable a été délimitée, et sous condition que les fonds se situent à des immersions accessibles aux moyens d'explorations dont dispose l'opérateur, l'utilisation de tous les moyens modernes de localisation géographique (GPS par exemple), conjuguée à des relevés classiques de prises d'alignements d'amers visibles ou d'azimut au compas de points remarquables, permettent tout d'abord de baliser la zone des recherches.

On peut alors commencer à " ratisser " dans la zone à prospecter, au sondeur ultrasonique, au magnéto-

# Chasse au trésor sous le Léman



**Jean Ceccarelli\***

mètre voire au sonar latéral. Les anomalies discernées sur le fond doivent être alors scrutées plus précisément : soit directement par des plongeurs qui rendent compte ou ramènent des prélèvements, soit à l'aide de moyens optroniques disposés sur un ROV (acronyme anglo-saxon de " remote observation vehicle "), petit engin sub-aquatique filoguidé qui porte un projecteur et un flash d'illumination (il fait très sombre au-dessous de 100 mètres), une caméra TV et/ou un appareil photo à focales variables et si possible un bras de préhension d'échantillons et qui peut s'immerger jusqu'à la proximité immédiate de l'anomalie.

Dans des eaux claires et peu profondes (de 15 à 35 mètres) on peut travailler efficacement et très simplement " à la planche ", dispositif qui consiste à remorquer lentement à l'aide d'une ligne munie d'une planchette qui lui sert de gouvernail de profondeur, un plongeur qui " quadrille " ainsi les fonds selon le schéma de recherche établi à l'avance. L'analyse au laboratoire des divers fragments ramenés du fond (élément de cargaison ou pièce de structure ou d'accastillage ) ainsi que l'examen de la disposition des restes visibles de la carène (forme, dimension, types de construction, moyen de propulsion...) fournissent de précieuses indications dans la

recherche de l'identité ou du nom de l'épave .

Pour l'exploration sous l'eau, à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, l'homme a pu dépasser ses modestes limites physiques de plongée en apnée (3 ou 4 minutes à une quinzaine de mètres de profondeur pour un plongeur entraîné) grâce à des équipements de pénétration qui se sont perfectionnés progressivement. La cloche à plongeurs (dont le principe était déjà connu d'Aristote), sera dès cette époque utilisée pour la récupérations sous l'eau des numéraires ou de l'artillerie engloutis lors des naufrages. Notamment par les Anglais en 1665 sur les épaves des navires de l'Invincible Armada perdus en 1588 sur les côtes d'Écosse, puis dans la mer des Caraïbes en 1687 sur le " Banc d'Argent " quand Williams Phips releva la cargaison de doublons d'or et de barres d'argent des cales du gros galion espagnol " Conception " qui s'était brisé sur ces récifs en 1641. On trouve aussi le scaphandre à casque, dont le principe fut élaboré en 1819 par l'Allemand Auguste Siebe, et auquel le XIX<sup>e</sup> siècle apporta de nombreuses améliorations en surface. Il permit " aux pieds lourds ", alimentés en air depuis la surface par une pompe manuelle à brinquebales, de s'immerger jusqu'à une soixantaine de mètres lors d'innombrables



► travaux de recherche et de sauvetage de cargaisons précieuses ou de réparations d'avaries dans tous les coins du monde. Le scaphandre autonome à bouteilles d'air comprimé et régulateur d'immersion automatique, issu de la conjugaison pratique des idées ou inventions des Français Le Prieur, Cousteau et Gagnan, autorisa dès 1943 l'éclosion de l'archéologie du monde de l'eau par l'ouverture au plus grand nombre d'un domaine jusque là réservé à quelques techniciens spécialisés. Bien que d'utilisation pratique limitée à une cinquantaine de mètres avec de l'air, il a été perfectionné avec l'utilisation de mélanges spéciaux qui autorisent, pour des personnels très spécialement formés, des plongées pratiques dépassant 250 mètres (au prix de très longues sessions de décompression). S'y ajoutent toutes les aides technologiques auxiliaires récentes de localisation très précise par satellite, de détection par impulsion, de traitement instantané des données (analyse et criblage, stockage et comparaison) et toutes les applications pratiques de la miniaturisation de la robotique.

## Un patrimoine archéologique

En Suisse, la pêche aux antiquités a débuté en 1853 avec la découverte de soubassements de cités lacustres par Ferdinand Keller à Obermeilen. L'année suivante, à Morges, Alphonse Morlot explorait de nouveaux sites lacustres. En 1857 le colonel Schwab ramène des épées de bronze du lac de Neuchâtel, et pendant une vingtaine d'années les découvertes d'objets de l'âge du bronze vont se poursuivre dans divers lacs alpins...

Quels furent les navires qui jadis ont sillonné le Léman ? Évoquons la mémoire pacifique des navires de commerce :

- embarcations primitives : simples pirogues monoxyles naviguant à la perche, Cochères ou Naus (bateaux assemblés à fond plat) propulsés à l'aviron ou à la voile carrée simple et dont divers débris ont été décelés et étudiés.

- barques du Léman. Il s'agissait de grosses embarcations à voiles latines (les grandes pouvaient charger en pontée plus de 200 tonnes) qui ont assuré par le lac, pendant une centaine d'années, le transport des matériaux de constructions pondéreux (bois de charpente ou pierres de taille) destinés à l'édification des villes riveraines.

Inspirées des bâtiments de mer génois de la Renaissance, elles étaient dotées de coques robustes mais aux fines lignes d'eau. Bénéficiant d'une surface vélique pouvant atteindre 300 m<sup>2</sup>, disposée sur deux mâts (le voilier et le trinquet) qui enverguaient de grandes voiles triangulaires à antennes latines, elles remontaient assez bien au vent.

Pour le virement de bord, contrairement aux bâtiments à grément latin classique utilisés en Méditerranée, mer Rouge ou golfe Persique qui devaient " gambiller " (abattant au vent arrière pour faire disposer, par une manœuvre très malaisée, l'antenne de l'autre côté du mât et à l'extérieur des haubans sous le vent), les barques du Lamé ne changeaient pas de côté leur antennes, envergures traditionnellement à la face tribord des mâts. Sous bâbord amures, elles naviguaient " à la fausse main " avec le bas de voile appuyant sur le mât. Ainsi au louvoyage (nécessairement fréquent pour faire route avec des vents de montagne qui changeaient souvent de direction), elles pouvaient plus facilement " virer vent debout ". Au portant, afin de mieux prendre le vent arrière les deux voiles étaient souvent disposées en " oreilles " (croisées).

À ce jour, on n'en a retrouvé que 3 épaves, celles des barques " Belle Étoile ", " Paradis " et " Andalouse ". On en recherche une 4<sup>e</sup>, celle de " Neptune ". - bâtiments à vapeur. La navigation commerciale à propulsion mécanique

a débuté sur le Léman en 1823 avec le vapeur " Guillaume Tell ". En plus d'un siècle, une douzaine de compagnies de navigation ont exploité sur le lac 43 vapeurs de charge.

Trois se trouvent au fond de l'eau : - " L'Hirondelle " qui se perdit en 1862 sur un rocher sans occasionner de victimes, mais dont l'épave ne fut retrouvée que bien plus tard lors de l'exploration d'une falaise sous-lacustre.

- " Le Rhône " qui coula en 5 minutes à la suite d'une collision avec le vapeur " Le Cygne " en 1883, entraînant 14 pertes humaines, et dont l'épave à 300 mètres de fond ne fut découverte qu'en 1984.

- " L'Aigle " vapeur de ligne désaffecté en 1879, puis utilisé comme ponton de stockage et finalement sabordé en 1935, dont l'épave a été retrouvée à l'occasion de relevés pour la pose d'un gazoduc.

Outre les 14 victimes du naufrage de " L'Hirondelle " une autre catastrophe de navire à propulsion mécanique occasionna 26 morts, à quai cette fois, l'explosion des chaudières du vapeur " Mont Blanc " en 1892...

On le voit, la Suisse bien que pays éloigné de la mer, a dû payer aussi un tribut aux puissances des profondeurs. Sous les eaux froides du Léman, gît toujours un patrimoine archéologique national qui reste à retrouver. Loin d'égaliser par le nombre celui qui repose sous les grandes routes maritimes du monde, il propose encore cependant un certain nombre d'énigmes qui restent à résoudre. Sur ce thème, le musée du Léman à Nyon\*\* a organisé une exposition présentant 15 épaves de bateaux ainsi que des souvenirs nautiques qui retracent l'histoire du lac, que tous les amateurs d'histoire de la navigation suisse n'ont pas manqué de visiter. On peut aussi y consulter avec intérêt les archives concernant les sous-marins du Léman, mais ceci est une autre histoire...

\* capitaine de frégate (H) membre de la Société suisse de tir de Paris

\*\* Musée du Léman, 8 quai Louis-Bonnard, Nyon.

Tél. : (022) 361 09 49.

E-mail : musee.leman@nyon.ch