

# La barque du Léman est devenue un monument historique et folklorique

Autor(en): **Cornaz, G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires = Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni popolari**

Band (Jahr): **66 (1976)**

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1005402>

## **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.

## La barque du Léman est devenue un monument historique et folklorique

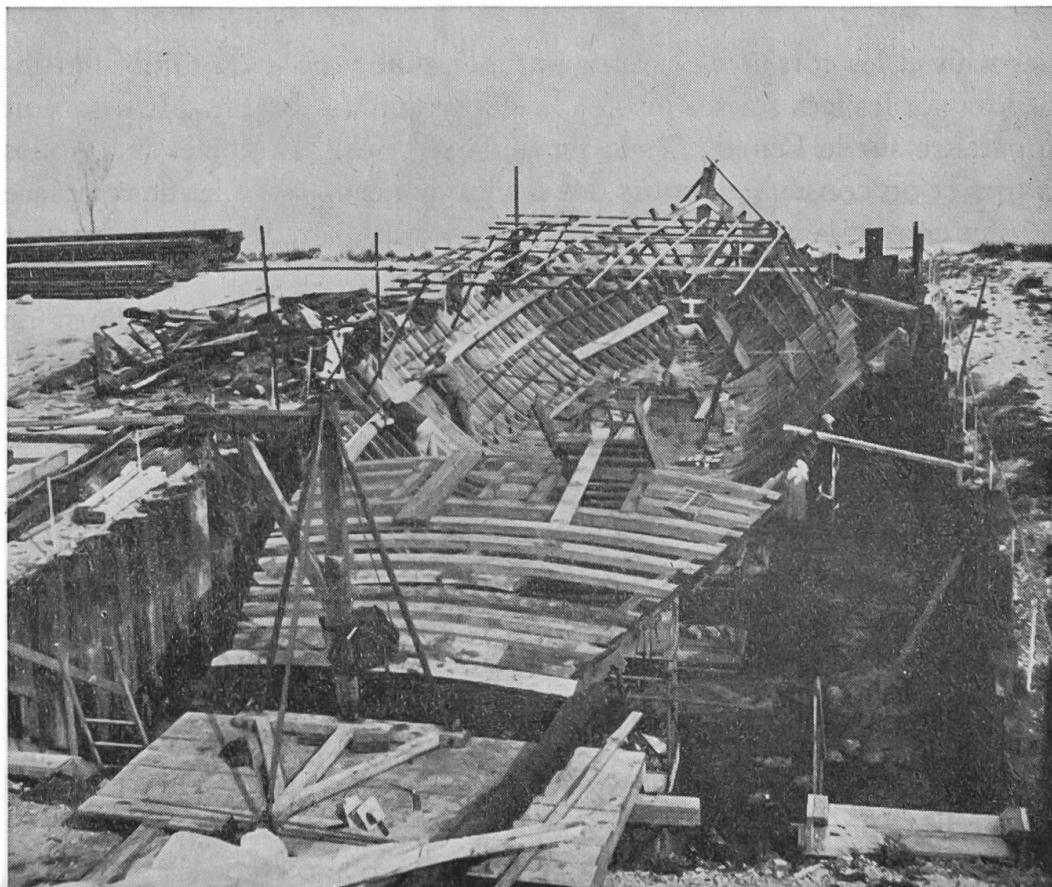


Photo 1: Restauration de «Neptune» en cale sèche.

La barque du Léman a pratiquement disparu dans le deuxième quart de notre siècle. L'Association des Pirates d'Ouchy a le grand mérite d'avoir pu maintenir à flot jusqu'à ce jour un brick – c'est une barque de dimensions réduites –, mais des grandes barques, si imposantes par leur voilure, il ne restait en 1972 qu'une coque très vétuste, l'ancienne «Neptune».

«Neptune» fut rachetée par l'Etat de Genève en 1971 en vue d'une restauration. Les travaux d'une grande envergure débutèrent en 1973 (photo no 1). Au moment d'écrire ces lignes, cette barque flotte de nouveau, entièrement rénovée.

L'Etat de Genève donne ainsi un bel exemple de compréhension des valeurs historiques et folkloriques. La barque du Léman la mérite et le but de cet article est de vous en convaincre et de vous inviter à venir visiter «Neptune» restaurée.

Le Lac Léman, situé au nord des Alpes, est géographiquement soumis aux mêmes influences et mouvements de culture que les autres lacs suisses. Aucune voie navigable ne le relie directement à la mer. Sur ce lac donc, nous trouvons depuis le moyen-âge et jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle des bateaux d'aspect primitif, mais capables de transporter en fond de cale une charge relativement importante. Ce sont les *naus* de l'Europe alpine. Sur le Léman on les appelle *corsaires* (probablement une altération de *coursière*), puis *cochères*.

Les *naus* et les *corsaires* primitifs portaient une voile carrée qui se maintiendra sur les lacs suisses jusqu'à la disparition de la voile. Mais on voit apparaître sur le Léman, dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, des bateaux à voiles latines et on constate au cours des siècles que cette voile latine remplace de plus en plus la voile carrée. Il m'est impossible d'esquisser quelles sont les étapes de cette transformation, mais à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la voile latine est maîtresse sur le Léman, une voile évoluée et efficace, d'origine méditerranéenne<sup>1</sup>.

Comment s'est fait ce transfert d'influence méditerranéenne en dépit de la situation géographique du Léman ?

On sait que la maison de Savoie faisait construire dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, à Villeneuve, des galères et qu'elle avait fait venir pour cela des spécialistes de Gênes<sup>2</sup>. Plus tard, ce sera à Ripaille que des maîtres de hâche niçois exerceront leur métier. Nous avons donc ici un exemple d'une diffusion historique, dont les différents aspects sont encore peu connus. Elle n'en est pas moins incontestable.

Ce n'est pas seulement par la voilure que cette influence se manifeste. Mais avant d'attaquer ce couveau sujet, il est nécessaire, pour la bonne compréhension, de présenter les différentes barques marchandes de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle.

On distingue sur le Léman trois sortes de bâtiments marchands : la *barque* proprement dite, d'une capacité de 90 à 180 tonnes, les *bricks* (diminutif de brigantin, terme employé autrefois) portant de 30 à 60 tonnes et les *cochères*, dont nous avons déjà parlé, d'une capacité de 15 à 30 tonnes.

Les barques et les bricks sont entièrement pontés et portent leur marchandise sur le pont. Ils sont munis de ces curieuses galeries latérales nommées *apoustis* dont nous verrons plus loin l'origine et l'utilité. La photo 2 montre une grande barque de 180 tonnes (« Champagne ») et un brick de grandeur moyenne. La différence de grandeur est très marquée, mais la conception est la même. Les deux bâtiments sont pontés et munis d'apoustis que l'on voit très nettement sur le brick. A l'avant se trouve le mât et l'antenne de *tringuet* portant une voile du même nom. Celle de l'arrière est appelée tout simplement *voile*.

<sup>1</sup> La voile latine est une voile triangulaire enverguée sur antenne mobile, suspendue au mât.

<sup>2</sup> NAEF, A. – La flotille de guerre de Chillon au XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, Lausanne 1904.

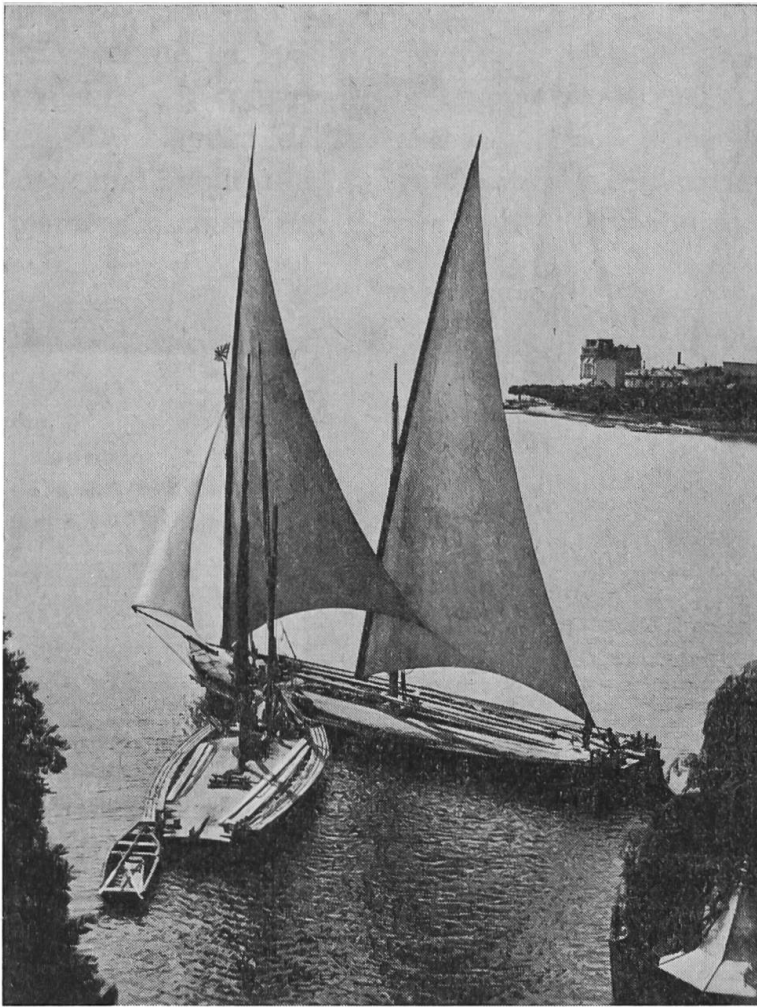


Photo 2 : Grande barque, voiles déployées et brick de grandeur moyenne.

La photo 3 montre une cochère sous voile. A première vue, rien ne la distingue d'une barque ou d'un brick. Le fait que la cochère n'est pontée que partiellement et porte sa charge en fond de cale n'est pas essentiel. On peut ponter une cochère et la munir d'apoustis pour en faire un brick, cela se faisait assez couramment. Une inspection plus approfondie fait cependant ressortir une façon de construire et une structure de charpente totalement différente.

Les cochères sont construites selon une méthode qu'on retrouve sur les épaves gallo-romaines du lac de Neuchâtel mises à jour à Yverdon en 1971 et à Bevaix en 1972<sup>3</sup>. Le fond est plat transversalement, avec à chaque bord des courbes de croissance naturelles posées tête-bêche par paire. Les angles entre le fond et les flancs sont vifs, la quille est simplement rapportée sur le fond et n'est donc, en langage maritime, qu'une *fausse quille*.

<sup>3</sup> Voir dans *Helvetia Archaeologica* année 5 (1974): D. WEIDMANN et G. KAENEL : La barque romaine d'Yverdon, p. 66ss. – M. EGLOFF : La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel, p. 82ss. – D. ELLMERS : Navigation pré- et proto-historique en bordure nord des Alpes, p. 94ss. (article en allemand, résumé français p. 104).



Photo 3 : Cochère sous voiles.

Sur la barque et le brick, par contre, la membrure est fixée directement sur la quille qui devient ainsi la pièce maîtresse. Le fond se relève en forme de V aux extrémités, les *bouchins*<sup>4</sup> sont ronds.

Cette différence peut paraître assez naturelle, le simple effet du progrès. Pour l'archéologue et le charpentier naval, elle est fondamentale. Il est en effet assez simple de donner à un fond plat un contour approprié et d'ajuster sur les bords de ce contour des courbes naturelles toutes semblables. Cette méthode, vieille d'au moins 2000 ans, très féconde, est encore utilisée dans le monde entier.

Il est, par contre, beaucoup plus difficile de donner à des éléments de membrure une forme telle qu'après les avoir placés sur la quille ils délimitent une surface courbe continue ayant la forme désirée. Les méthodes scientifiques pour déterminer le tracé des membres sont relativement récentes et ne se prêtent pas à leur introduction dans les chantiers locaux, mais diverses méthodes artisanales pouvaient être utilisées.

C'est M. Louis Jacquier, ancien directeur du chantier du Locum qui m'a initié à la méthode employée pour construire une barque. Quelle fut ma

<sup>4</sup> On appelle *bouchin* la partie de la coque placée entre le fond et les flancs.

surprise en réalisant que cette méthode était en principe la même que celle décrite en 1629 par le moine de langue allemande Furttenbach, traitant de la construction d'une galère de Malte! Elle est décrite aussi dans la «Nautica Mediterranea», publiée à Rome en 1607, l'une des plus anciennes publications sur l'art naval. Le contexte de cet article ne permet malheureusement pas de faire ici la description de cette méthode.

Fig. 1  
Disposition  
de la membrure  
d'une barque

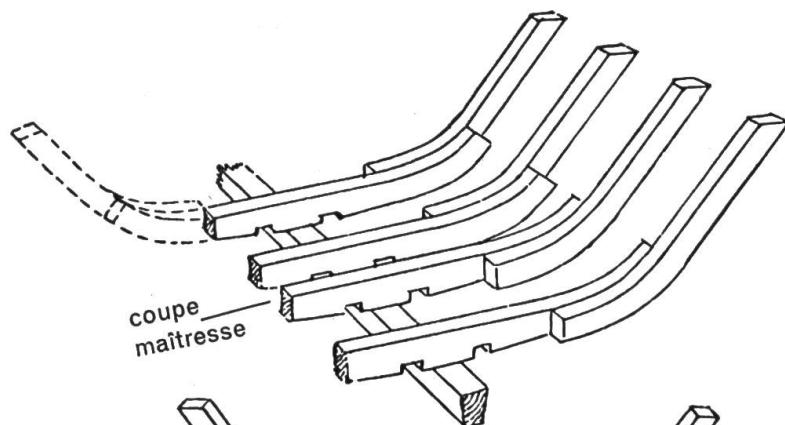
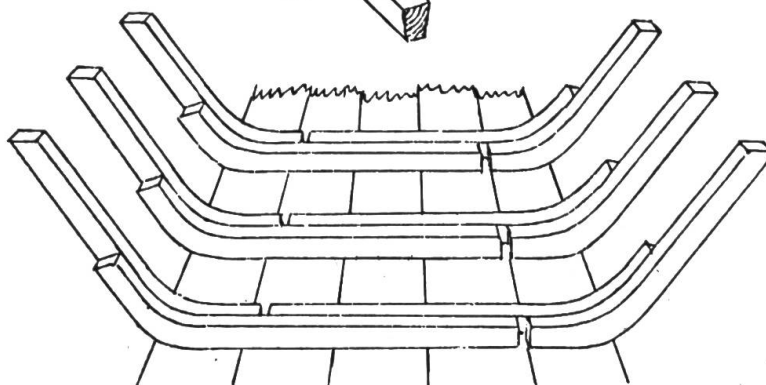


Fig. 2  
Disposition  
de la membrure  
d'une cochère

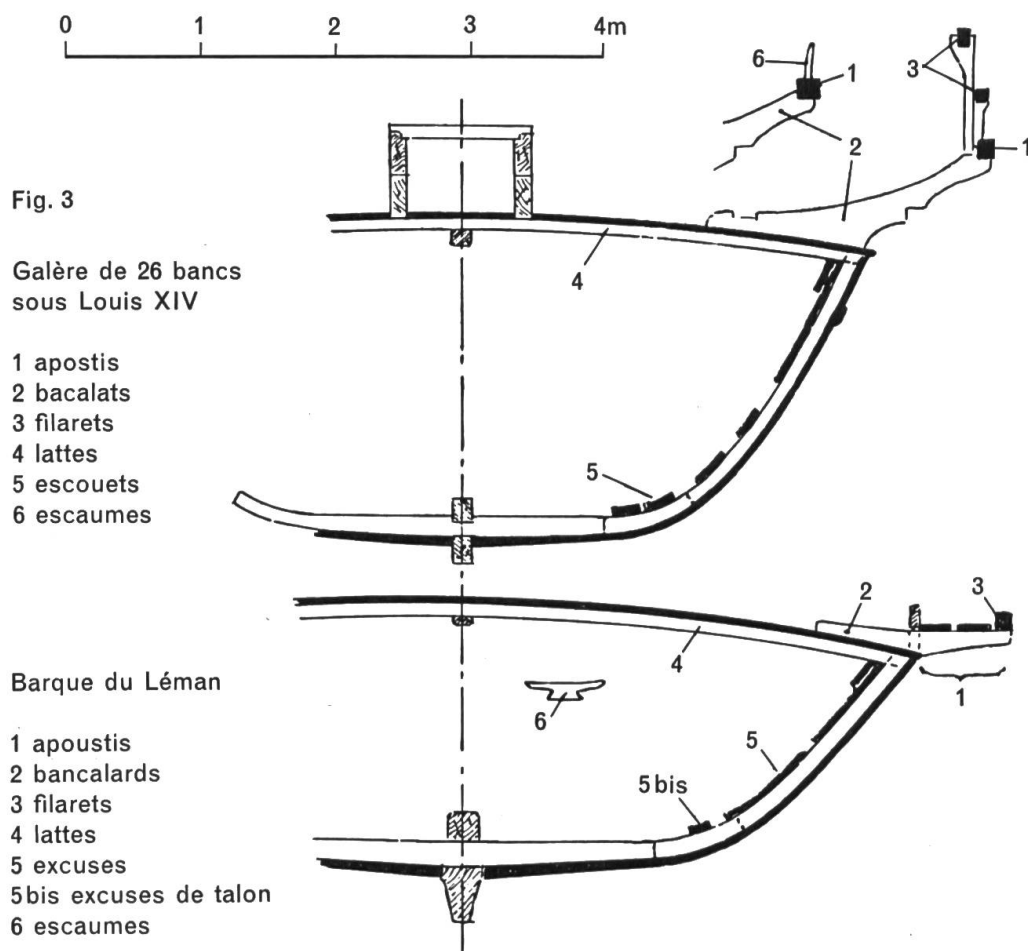


La structure de la membrure d'une barque sera donc la même que celle qu'on trouvait sur les galères méditerranéennes. Chaque membre est composé de trois pièces dont l'assemblage est symétrique par rapport à l'axe du bâtiment et symétrique aussi par rapport à la coupe maîtresse (fig. 1). Sur les cochères, on utilise quatre pièces assemblées tête-bêche. Il n'y a pas de symétrie ni dans le sens longitudinal, ni dans le sens transversal (fig. 2). La cochère est restée fidèle à ses ancêtres gallo-romains.

A part cette ressemblance de structure, très révélatrice mais qui reste cachée à la plupart des observateurs, rien dans l'aspect général d'une barque ne rappelle la galère. La galère est longue et étroite, sa poupe domine toujours la proue. La barque, au contraire, est proportionnellement beaucoup plus large, sa proue est fortement relevée, l'arrière est bas et se termine par un tableau.

Cependant certains éléments de la galère, indépendants de la structure des membres, se retrouvent sur la barque. La figure 3, montre la coupe d'une galère et, en dessous, celle d'une barque.

Les consoles des galères sont appelées *bacalats* et portent à leur extrémité une poutre longitudinale nommée *apostis*. Sur cette poutre sont fixées les *escaumes*, c'est-à-dire les chevilles sur lesquelles les rames prennent appui. Au-dessus des *apostis* une main-courante appelée *filaret*.



Les consoles se réduisent sur les barques à de simples supports nommés *bancalards* à l'extrémité desquels est fixée une poutre longitudinale qui correspond à l'*apostis* des galères et qu'on désigne sur les barques par *filaret*. Le terme d'*apoustis* (avec un *u*) est employé pour l'ensemble de la construction qui sert de passe-avant. (La confusion entre filaret et apostis apparaît déjà dans une spécification datant de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle.)<sup>5</sup>

Les bancalards des barques et les bacalats des galères ont une mission commune, celle de soutenir une construction dépassant la coque. L'utilisation de cette construction, par contre, est totalement différente. Sur les barques elle sert à pousser du fond lorsque la barque est chargée. Les *escaumes* fixées sur l'*apostis* des galères disparaissent mais le terme subsiste pour désigner les taquets d'amarrage! On peut supposer qu'au début les *escaumes* (tolets) pour les rames servaient aussi à l'amarrage de certains filins. La rame ayant disparu, la désignation s'est maintenue pour les taquets servant au même usage.

Le vaigrage (bordage interne) des barques est désigné par le terme *excuses*. Cette curieuse dénomination m'a longtemps intrigué, car sur les galères françaises le vaigrage est constitué par des *fourures*. C'est en consultant l'archéologie de Jal, 1848, que j'ai découvert que l'auteur de la *Nautica*

<sup>5</sup> C'est à F. A. FOREL – dans *Léman*, tome III, 1904 – que revient l'honneur d'avoir le premier relevé certaines similitudes de terminologie entre les barques du Léman et les galères. La confusion entre filarets et apostis lui a cependant échappé.

Mediterranea, publiée à Rome en 1607, appelle *scose* les pièces formant un ovale limitant le *pagliolo* (c'est-à-dire le plancher de la galère). Les escuses des barques, en particulier les *excuses de talon*, limitent le *payot*, c'est-à-dire le plancher des barques exactement comme les *scoses* limitaient autrefois le plancher des galères de Rome. Ici aucune confusion, mais c'est le terme italien qui s'est maintenu et non le terme français des galères de Louis XIV.

Un autre exemple: le terme de *rode*, c'est-à-dire l'étrave des barques, dérive de l'italien *ruota* qui a la même signification. Sur les galères françaises, l'étrave est désignée par *capion*, la *rode* étant la pièce de liaison entre la quille et l'étrave, l'entalon des barques. C'est donc ici aussi la terminologie italienne qui était utilisée sur le Léman.

Il existe encore beaucoup d'autres analogies pertinentes de vocabulaires, mais il m'est impossible d'en faire ici la nomenclature. D'autres termes particuliers aux barques n'ont pas de correspondance avec ceux du langage maritime méditerranéen et leur étymologie n'a jamais été étudiée. Certains semblent avoir une origine italienne, mais d'autres relèvent probablement du patois savoyard, par exemple *bacoumi* pour batelier. J'en cite quelques-uns en annexe, dans l'espoir qu'un lecteur linguiste pourra retrouver certaines origines car il importe de maintenir ce langage aussi intact que possible. Des confusions regrettables apparaissent déjà, que seule l'approche étymologique peut rectifier.

La barque donc, dérive de la galère par sa voilure, par la structure de sa membrure et la façon d'en tracer les éléments, par ses apoustis et par une terminologie bien différente de celle du Ponent. Elle a emprunté certains éléments à la *nau*, son tableau par exemple, mais le moins qu'on puisse dire est que l'influence méditerranéenne est considérable.

Néanmoins certaines thèses concernant l'origine de la barque ont fait école et sont en voie de devenir historiques. L'une d'elles veut que la barque soit d'origine hollandaise. Certains faits historiques, malheureusement faussement interprétés, sont à l'origine de cette affirmation<sup>6</sup>. Aucune trace d'influence hollandaise ne subsiste d'ailleurs sur le Léman.

Selon une autre thèse qui a été émise dans une conférence faite à Genève devant la Société de géographie et la Société d'histoire et d'archéologie réunies en 1952, ce serait Henri Duquesne, le fils du célèbre amiral, qui aurait créé la barque du Léman. Cette affirmation est pour le moins singulière, car il est notoire que Henri Duquesne et son père méprisaient les galères et tout ce qui s'y rattache. Elle ne résiste d'ailleurs pas à l'examen des faits historiques et ne s'accorde pas avec les analogies de vocabulaire et surtout de construction avec les galères<sup>6</sup>.

Pour quiconque est un peu au courant de ces questions, il est évident que la barque du Léman n'a été «inventée» ni créée par une personna-

<sup>6</sup> Voir aussi P. BLOESCH: Ein Abschnitt aus der Geschichte der bernischen Kriegsflotte. 1660-1690, à paraître probablement en 1976.



lité quelconque. Des influences sont naturellement toujours possibles, encore faut-il pouvoir les déceler. L'apport des constructeurs locaux, savoyards et valaisans en particulier, qui ont fait de la barque, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, un bâtiment parfaitement adapté aux eaux du Léman et au service demandé, doit être, par contre, souligné.

St-Gingolph, à cheval sur la frontière entre le Valais et la France, est le berceau de la barque contemporaine. On y trouve encore, sur la porte de la maison Derivaz attenant au chantier, une clef de voûte représentant une barque du début du XIX<sup>e</sup> siècle (photo 4).

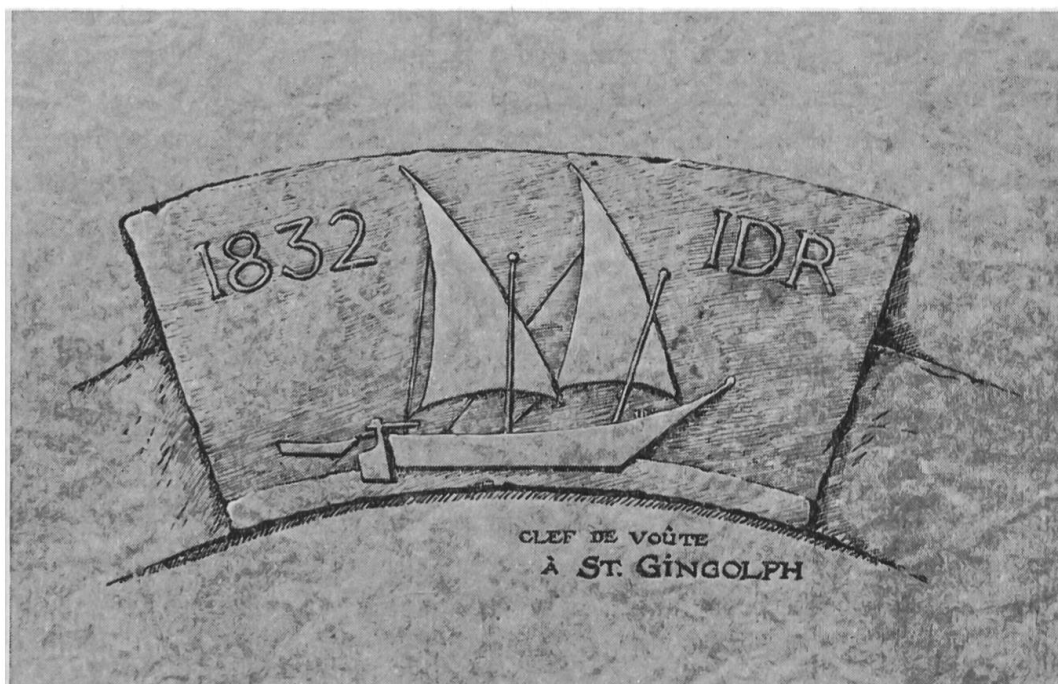


Photo 4: Clef de voûte à St-Gingolph

On connaît aussi, vers 1800, un chantier Portier à Rives sous Thonon et dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle un chantier Borcard à la Belotte, près de Genève. Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, un chantier français, fondé au Locum en 1895, prend le monopole de la construction. Son directeur François Jacquier, s'y distingue en construisant 11 barques et bricks de très bonne réputation («Neptune» est l'un de ces bâtiments). Un bel exemple de ce qu'un homme d'une instruction très fruste peut réaliser en construction traditionnelle. Son fils Louis lui succède en 1918 et construit encore 2 bricks, dont le dernier deviendra la «Vaudoise», ex «Violette», des Pirates d'Ouchy. Le chantier du Locum fut désaffecté en 1938.

Quelques indications encore sur la construction: la quille est débitée dans une grosse bille de sapin blanc, appelée *vuargne*, provenant de la Vallée de Joux. Son épaisseur et la partie saillante dépassant le fond varient de 20 à 30 cm. Deux *atalons* en chêne prolongent la quille, celui de l'avant en forme de *brion*<sup>7</sup>, celui de l'arrière relié au tableau par le *piquet*.

<sup>7</sup> Pièce courbe reliant la quille à l'étrave.

Les membres sont débités dans du chêne de 10 à 14 cm d'épaisseur. On utilisait du bois provenant de la plaine du Rhône, plus nouveau, mais plus résistant à la pourriture que le chêne de provenance étrangère.

Les bordages du fond, en sapin blanc de 8 à 12 cm, se conservaient très bien dans l'eau. J'ai été surpris de retrouver, lors de démolitions, des virures parfaitement intactes, mais dont la face extérieure était fortement rongée par érosion laissant des proéminences à l'endroit des nœuds et des chevilles en bois de cytise qui remplacent les clous. Les *pièces en torse*, en chêne, terminent le bordage du fond aux extrémités. Elles sont travaillées au feu.

Le bordage des bouchins et des flancs se fait en mélèze dont l'épaisseur va en diminuant depuis le fond, pour arriver à six centimètres aux flancs. Vaigrage et pont également en mélèze de 6 cm.

La clouterie, en fer fondu au charbon de bois, provenait de Vallorbe. J'ai retrouvé dans du chêne, après 80 ans de service, des clous parfaitement conservés.

La coutume voulait que le futur propriétaire enfonçât le premier clou reliant une des varangues maîtresses à la quille. Il devait alors payer aux charpentiers autant de litres de vin qu'il avait donné de coups de marteau (*clou aux litres*).

Les *lattes* – c'est ainsi qu'on nomme, comme sur les galères, les baux (poutres) du pont – sont en chêne ou en châtaignier sauvage de 8 à 11 cm d'épaisseur. La largeur varie selon la pièce dans laquelle elles sont débitées. Le gros bout se met alternativement à tribord et à bâbord et les plus belles pièces sont réservées pour le poste d'équipage (entre les bittes et le grand mât). Je n'ai jamais vu ailleurs cette façon d'économiser du bois, d'ailleurs parfaitement logique et acceptable.

Une autre curiosité, spécifique aux barques, sont les chaînes transversales, placées sous le pont, entre deux baux, à 2 ou 3 m d'équidistance. Elles peuvent être tendues depuis l'extérieur au moyen de tiges filetées et empêchent les flancs de s'ouvrir sous l'effet de la charge disposée en abord.

Le calfatage se fait avec des cordons de tille enrobés dans du chanvre, préparés par le cordier local. De petits clous à tête plate, nommés *clavins* (du latin *clavus* = clou), enfoncés de coin sur la tranche de la virure, consolident la couture.

La coque est passée au goudron de houille qu'on fait cuire pendant plusieurs jours pour le débarrasser de toute trace d'eau.

Les mâts sont de belles pièces en mélèze qu'il fallait parfois importer des Balkans. On employait pour les antennes des épicéas du Jura, provenant de plantations réservées à cet effet. Elles ont 20 à 30 m de longueur et sont simplement écorcées. Le côté aval (sud) est placé du côté opposé à l'envergure, c'est-à-dire en avant.

Les voiles, le lin provenant de Rouen ou en toile de Berthoud, étaient coupées par le voilier local, puis cousues par les femmes du village.

Parmi les matériaux transportés par les barques, la pierre de Meillerie est le plus important. C'est à elle que les grandes barques doivent leur essor, à une époque où le béton n'était pas encore utilisé et où le développement de centres comme Genève, Lausanne et Montreux absorbait de grandes quantités de pierre de taille et de pierres d'encrochement.

Les carrières de Meillerie et celle toute proche de Locum sont remarquables par la qualité des pierres qu'on en extrait et surtout par la configuration des couches qui se divisent en moellons de forme régulière, utilisés comme pierre de taille. Meillerie, sur la côte de Savoie, était donc le centre d'activité de la barque à pierre et occupait au début du siècle plusieurs centaines d'ouvriers dans ses carrières (photo 5).



Photo 5 : Le port de Meillerie au début du siècle.

Le nombre de bâtiments pontés utilisés simultanément sur le Léman à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle varie entre 50 et 55, totalisant un tonnage d'environ 4500 t, sans compter 10 à 15 cochères déjà en voie de disparition à cette époque. Les bateaux français sont surtout représentés par les barques de Meillerie, de fort tonnage, tandis qu'en Suisse on trouve une majorité de bricks. Ainsi, les bâtiments français, inférieurs en nombre, totalisent un tonnage supérieur.

Depuis St-Gingolph, on exploite aussi deux carrières et transporte, en plus de la pierre, du sable et du gravier dragués à l'embouchure du Rhône. Ce fut, après Meillerie, le port le plus actif du lac (environ 25% du tonnage).

Le Bouveret, Villeneuve et La Tour-de-Peilz fournirent un contingent d'environ 16%, affecté au transport du sable, du gravier et du bois de chauffage.

On utilisait les cochères pour des transports locaux de matériaux de construction, de litière de roseaux et parfois de bétail. Les savoyards les employaient pour apporter sur la côte suisse du bois de chauffage et des châtaignes.

Pour le chargement aux carrières de Meillerie, les barques étaient placées parallèlement à la rive, très accolées à cet endroit. L'étrave est toujours tournée du côté de l'ouest. Cette position est à tel point rigoureuse que les bateliers désignaient le côté tribord par la terme «*de vers l'eau*» et le côté bâbord par «*de vers terre*», quelle que soit la position de la barque par rapport au rivage!

La position parallèle au rivage permet d'utiliser simultanément 5 chemins de roulement et 10 ouvriers de carrière qui peuvent ainsi charger une barque en 2 heures. Les bateliers arriment la marchandise au fur et à mesure du chargement.

Dans la plupart des ports, le déchargement se fait par l'arrière, dont le tirant d'eau est moins grand que celui de l'avant. Il faut pour cela soulever le gouvernail au moyen de sa chaîne de garde et le basculer sur le pont. A 6 personnes, on peut décharger à Genève 80 m<sup>3</sup>, soit 120 tonnes de pierres en 5 heures.

La barque fait en moyenne deux, parfois trois, voyages aller et retour par semaine entre Meillerie et Genève. Les transports sont arrêtés pendant la saison morte de la construction, ce qui réduit le nombre de voyages par an à environ 80 à 85. Les bateliers sont payés à forfait. Le tarif pour le voyage à Genève et retour était de 20 à 30 francs or par homme pour un équipage de quatre. Un apprenti éventuel, qu'on nomme *le cinquième* est payé par l'équipage à raison de 5 francs par voyage. L'équipage engage parfois au port de débarquement un ou deux ouvriers pour aider au déchargement et se partage les frais. L. Fornay, de St-Gingolph, qui faisait régulièrement des transports de pierre à Ouchy, m'écrivit que Benito Mussolini et son frère, qui travaillaient à cette époque à Lausanne en qualité de maçons, venaient souvent aider à décharger. Il ajoute qu'on leur réservait les brouettes les plus solides.

Les frais pour la nourriture sont mis en commun, mais le propriétaire fournissait le vin – 30 litres par voyage.

Le chargement et le déchargement se faisant toujours de jour, les barques naviguaient donc très souvent de nuit. Un seul homme était de garde pendant deux heures et, par beau temps, effectuait tout seul les manœuvres nécessaires. La boussole n'était guère utilisée. On se dirigeait d'après les lumières du rivage. Par temps d'orage, la navigation de nuit était assez angoissante, car on était à la merci d'un coup de vent de direction imprévisible, précédé par un bruit sourd transmis par l'eau, appelé la *brison*. Les bateliers annonçaient un danger par l'expression «*un rocher devant*» qui peut signifier aussi bien l'arrivée d'un grain qu'un obstacle sur l'eau.

Par brise venant de l'arrière, on mettait les voiles «*en oreilles*». En Méditerranée, on disait «*en oreilles de lièvre*». Une des antennes pointe à tribord et l'autre à bâbord, disposition très gracieuse, mais dont certains artistes ont malheureusement abusé (photo 6).



Photo 6: Barque «*en oreilles*».

Par calme plat, ou pour franchir un espace encalminé, il fallait se résigner au halage ou à *naviotter*. Le *naviot* est le canot de remorque dont on se sert dans ce cas pour remorquer. Les deux rames motrices se trouvent à tribord, un peu en avant du milieu. La direction est maintenue d'un troisième aviron à bâbord arrière; cette curieuse façon de ramer était utilisée sur les anciennes *naus*. Elle s'explique par le fait que le chef de nage contribue ainsi, dans une certaine mesure, à la propulsion.

Pour le halage, on se sert de la *maille*, un cordage léger qu'on relie à la *servante*, frappée au sommet du grand mât. Le point d'amarrage se trouvant à environ 15 m au-dessus de l'eau, il est possible d'éviter les broussailles ou d'autres obstacles. L'équipage se sert pour le halage d'une brassière en cuir, la *coulaine*.

Pour l'entrée et la sortie des ports, notamment dans la rade de Genève, on se sert souvent des *étires* (gaffes ferrées en pointe).

Genève doit beaucoup aux barques. On comptait bon-an mal-an environ 1000 arrivées dont la moitié au moins concernait la pierre de taille. Les transports sont arrêtés pendant les mois de janvier et de février.

La vie du bacouni est très irrégulière. De gros efforts alternent avec des périodes d'inaction. Elle n'est pas sans danger et exige de l'adresse. Beaucoup de bateliers ne rentrent à la maison que le dimanche et la tentation du cabaret ne leur est pas épargnée, notamment dans les ports, en dehors des heures de déchargement.

Le début de la première guerre mondiale, en août 1914, met brusquement fin à l'exportation de la pierre de taille, dont l'emploi était de toute façon menacé par l'avènement du béton. Quelques années après l'armistice, vers 1925, les carrières cessent d'être exploitées. Seules quelques barques motorisées survivent dans l'entre-deux guerres en transportant sable et gravier, ciment, chaux et plâtre, de la rocaille et des pierres d'enrochement. Cette période est d'ailleurs assez pénible pour les équipages, condamnés à charger ou décharger journallement sans avoir le bénéfice de la mécanisation pour la manutention de la marchandise.

Mais dès 1925, le chaland moderne s'impose de plus en plus. Avec la mécanisation, les transports sont devenus beaucoup plus efficaces et le niveau de vie des équipages s'est considérablement amélioré, mais aussi banalisé. Un métier et son outil de travail ont disparu. Ils ont tous deux marqué très fortement la contrée. «Neptune» restaurée invite à l'évocation de ce métier qui eut ses heures de gloire et restera, pendant longtemps, je l'espère, un monument d'un art artisanal qui mérite d'être visité.

Photo 1: Comité pour la restauration de la barque «Neptune». Photo 2, 3, 5 et 6 collection particulière. Photo 4: Dessin de J.P. Cornaz.

### *Annexe*

Quelques termes utilisées sur les barques du Léman n'ayant pas de correspondance avec le langage maritime méditerranéen ou ponantais.

Termes d'origine probablement italienne:

<i>barin</i>	le tas de pierre sur le pont d'une barque
<i>colaret</i>	pièce principale du gouvernail
<i>corcis</i>	ouverture dans les varangues pour laisser circuler l'eau dans le fond (anguillers)
<i>coulaine</i>	sangle dont on se sert pour le halage
<i>étire</i>	gaffe ferrée en pointe
<i>meures</i>	bittes d'amarrage

Termes relevant probablement directement du patois:

<i>bacouni</i>	batelier des barques
<i>carcagnou</i>	réduit sous le pontage avant des cochères
<i>carques</i>	couchettes
<i>dierra</i>	courant s'établissant après un vent de régime, en sens inverse
<i>diot</i>	limon

Autres termes d'origine inconnue:

<i>chavon</i>	bout de cordage en chanvre
<i>choquet</i>	synonyme de corci
<i>larses</i>	glissières suiffées fixes pour le lancement
<i>maille</i>	cordelle pour le halage
<i>mas</i>	plateaux servant de chemin de roulement pour la manutention de la marchandise
<i>troillet</i>	échaffaudage de plots pour soutenir la barque lorsqu'elle est à terre

\* \* \*

Quant au vocabulaire très spécialisé des bateliers, voici quelques informations supplémentaires tirées du Glossaire des patois de la Suisse romande:

<i>bacouni</i>	bateliers des barques, mot d'origine obscure qu'on retrouve en Savoie et qui pourrait se rattacher à l'ancien-provençal <i>bacon</i> signifiant 'bac'.
<i>barin</i>	ramassis d'objets divers (une seule attestations dans la région de Vevey).
<i>chavon</i>	du latin <i>CAPUT</i> , se trouve dans les patois de la Suisse romande dans le sens de 'bout', 'tête', 'commencement'.

\* \* \*

P.-S. – Depuis de longues années, Monsieur G. Cornaz, ingénieur naval, a recueilli tous les vestiges des barques du Léman; il les a photographiées et il en a fait des plans qui retiennent les détails techniques et les mesures exactes. Ensuite il parcourut les anciens chantiers où l'on construisait autrefois les barques; il a interrogé les constructeurs et les bateliers qui lui ont révélé les secrets de leur métier. De cette sorte, M. Cornaz, spécialiste de la matière par profession, a réuni des documents de première importance et connaît à fond tout ce qui concerne la barque. Il va nous faire part de son immense savoir par une publication qui paraîtra au début de l'été 1976 sous le titre «Les barques du Léman», Edition des quatre Seigneurs, Grenoble. Réd.