

# La barque du Léman : savoir faire, savoir naviguer

Autor(en): **Egloff, Willy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Volkskunde : Korrespondenzblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde = Folklore suisse : bulletin de la Société suisse des traditions populaires = Folclore svizzero : bollettino della Società svizzera per le tradizioni popolari**

Band (Jahr): **87 (1997)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1004049>

## **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.

## Note de la rédaction

Nous avons sorti des «réserves» du *Schweizer Volkskunde/Folklore suisse/Folclore svizzero* cet intéressant article de la plume de Willy Egloff. L'ancien président de notre Société a fait de nombreuses enquêtes dans l'immédiat après guerre pour le *Glossaire des Patois de la Suisse romande*. Accompagné du dessinateur Bruno Boesch, il a complété les matériaux du *Glossaire* en cherchant notamment à visualiser les données des correspondants dans les domaines de l'artisanat. Les enregistreurs et autres capteurs de faits n'existaient pas et il fallait se limiter à ce qu'on considérait comme dialectologiquement intéressant. Ce n'est que bien des années plus tard – à un moment où l'étude des traditions populaires se penchait déjà plus sur le vécu quotidien et la trame sociale – que Willy Egloff a commencé à rédiger cet article, ce qui a repoussé l'impression du texte qu'il voulait probablement compléter.

Aujourd'hui, et surtout après la parution en 1975 de l'excellent volume d'André Guex, *Les Mémoires du Léman, 1830–1930*, (Lausanne, Payot), il nous a paru intéressant de montrer ce qu'était il y a peu encore la manière d'enquêter – quitte à faire suivre cet article d'une enquête moderne sur le même thème.

R.-C. S.

## La barque du Léman – savoir faire, savoir naviguer

Le savoir-faire des constructeurs et des navigateurs des barques du Léman m'a intrigué depuis que je me suis penché sur le travail et le savoir de la pêche professionnelle. Il est vrai que les grandes barques du Léman servaient avant tout au transport de matériaux de construction, notamment de pierres, et plutôt accessoirement de gens et parfois de pêcheurs. Le chantier naval de Saint-Gingolph n'existait plus en 1945, par contre la Société Rhôna entretenait toujours un chantier de réparation au Bouveret.

### Les enquêtes

Ma première enquête m'a conduit à Saint-Gingolph où deux frères, bateliers de vieille souche, et qui parlaient encore habituellement patois entre eux, ont bien voulu répondre à mes questions sur la vie des bateliers et sur la nature des transports lacustres. Ces deux hommes avaient dirigé une barque qu'ils avaient, au fil des années et sous l'influence de la technique moderne, dégarinée de sa mâture et munie d'un moteur à essence. Ils possédaient encore leur barque, nommée «La Valaisanne», mais vu le déclin des transports en barque sur le Léman et leur âge, les deux frères s'étaient retirés dans leurs petits

domaines agricoles situés des deux côtés de la frontière franco-suisse à Saint-Gingolph.

Cette première enquête a été complétée par une seconde qui s'est déroulée sur les chantiers de la *Rhône* au Bouveret où des ouvriers étaient en train de réparer une ancienne barque, «Le Courbet», convertie elle aussi au moteur. Sur ce chantier j'ai pu étudier les détails de construction d'une barque.

A Villeneuve, il y avait à l'époque une unique petite barque encore munie de ses deux mâts, «La Violette». Son propriétaire, favorisé par la pénurie d'essence et son rationnement, avait encore exécuté durant la dernière guerre des transports à la voile sur le Léman et il a pu m'en parler.

Un vieux batelier du Bouveret qui avait entrepris de nombreux transports sur le lac m'a également bien expliqué la nature des différents voyages, mais pourtant il restait la partie la plus difficile à visualiser, à comprendre matériellement, la manœuvre de la barque. Ce batelier a bien voulu m'accompagner à Chillon où se trouvait une excellente maquette de barque. Là, il m'a montré toutes les manœuvres et le maniement des voiles de façon à éviter autant que faire se peut de fausses interprétations de ma part. Toutefois, la mémoire de l'informateur était déjà bien défaillante.

## La construction

On connaît trois types de barques:

- la grande barque pontée, *la bárka*, qui fait de 100 à 200 tonneaux.
- la très grande barque non pontée, *la no*. En 1946 elle avait disparu depuis très longtemps et mes informateurs ne s'en souvenaient guère. Jadis elle ne naviguait que sur le Haut-Lac et se rendait tout au plus jusqu'à Ouchy.
- la petite barque, *la brike*. Pontée comme la grande, elle ne dépassait pas les 50 tonneaux. «La Violette» de Villeneuve appartenait à cette troisième catégorie.

La construction des trois types de barques ne diffère que dans quelques détails. La pièce essentielle de toute barque se trouve au fond de l'embarcation, c'est la grande poutre qui forme la quille, *la kiye* ou la carène. Toute la construction repose sur cette poutre, de là part l'ensemble de la membrure de la barque. Les grandes pièces qui supporteront le fond, *lé kourbè*, sont fixées sur la quille, en bas, et les montants, *lé montan*, se dressent des deux côtés; l'ensemble constitue l'ossature du bâtiment.

A l'extérieur, d'épaisses planches clouées sur cette membrure, les bordés, forment la coque de la barque. Des deux côtés de la quille, les bordés de fond, *lé mènè*, ont une épaisseur de 12 à 15 centimètres et sont en sapin blanc, *ouanya*. Vers le bord de la barque l'épaisseur des bordés diminue jusqu'à 6 centimètres au sommet de la coque. En haut, des planches, *lé itè*, soutiennent le pont. Les dernières planches, *lé ramplisaje*, sont en mélèze, comme celles du pont, qui ont la même épaisseur.

À l'avant de la barque, une solide pièce, l'étrave, *la ròda*, sert à partager les vagues. De solides pièces de chêne torse, *lez antalons*, prolongent la quille vers l'étrave et vers la poupe. Ce sont les endroits les plus faibles de la barque et il était donc nécessaire de les renforcer. La pièce montante de la proue est couronnée d'une sorte de tête, *la tôme*, qui est souvent sculptée.

La poupe de la barque, contrairement à la proue qui va en retrécissant jusqu'à l'étrave, a les mêmes dimensions que le milieu de la barque. Elle est constituée par des planches de mélèze, *lé pène*, qui forment le tableau. La planche supérieure qui reste toujours au-dessus de la surface de l'eau, même quand la barque est très chargée, et qui forme le bord porte en général le nom de la barque.

On descend à l'intérieur de la barque, *le fon*, par une ouverture pratiquée dans le pont, *le portère*. Cette écoutille peut être fermée. Des marches en bois ou une échelle, *léz égrò*, permettent de descendre du pont dans le fond de la barque. Sur la quille, une grande pièce de charpente, la *miche*, traverse toute la coque. Des épontilles, *lé pontò*, sont fixées par un assemblage à tenon et mortaise sur la *miche*. Elles étayent une poutre, *la kalmèta*, qui traverse toute la longueur de la barque. Des poutrelles transversales y sont fixées, elles soutiennent les planches du pont et en assurent la solidité.

L'espace situé sous le pont est divisé en trois. Dans l'espace étroit et limité par la construction qui se resserre vers la proue, se trouve un réduit, la cale de proue, *la grange*. Cet espace est aéré par deux sabords, *lé sabàre*, et on y range tous les objets et outils rarement employés. Une paroi sépare la grange du milieu de la barque qui est réservé au poste d'équipage, *la payò*. Cet espace sert de cuisine, de dortoir et on y prend les repas. Des deux côtés, contre les parois extérieures de la barque se trouvent de larges bancs où l'on se repose et qui servent de couchettes, *lé karke*. Clouées aux cloisons de séparation, il y a des étagères, *le tablar*, où les bateliers rangent la vaisselle, les plats et les bols. Au milieu de la pièce, un fourneau potager sert à préparer les repas.

Du côté de la poupe, derrière une cloison mitoyenne, se trouve le plus grand espace, *la gran patère*. Actuellement elle est encombrée par le moteur qui fait marcher la barque depuis qu'on a abandonné la navigation à voile. Ici, on dépose tout le matériel qui sert à charger et à décharger la barque, donc les brouettes, les planches et les chevalets qui servent à construire une passerelle du pont au quai. Si tout cela devait rester sur le pont, les manœuvres du batelier en seraient gênées.

L'intérieur de la barque est lambrissé de vaigrage de mélèze, *lez esküse*. Ce lambris est moins épais vers le fond, seules les planches directement sous le pont, le *fos esküs*, sont plus épaisses car elles soutiennent le pont. Entre ce lambrissage et la coque extérieure de la barque se trouve régulièrement un peu d'eau. Elle pénètre par de petits trous dans la coque et par des fentes qui n'ont pas correctement été étouppées. De temps en temps on est donc obligé de pomper cette eau par une petite ouverture dans le plancher, *la cha*. On y introduit une pompe, *la pompa*, long tuyau muni au fond d'une soupape dans un bloc de bois, *le sabo*.

On manœuvre le bateau à l'aide de la barre de gouvernail, *le timon*. C'est une sorte de planche plutôt large, fixée à la table de manière à pouvoir être enlevée. On tourne le gouvernail en emboîtant sa partie supérieure dans la fente d'une forte barre, *la femála*.

Des ponts en porte-à-faux longent les deux côtés de la barque afin de permettre au batelier de circuler même lorsque le pont est encombré par le chargement. Les planches de ces ponts sont fixées sur des poutrelles horizontales boulonnées dans le pont de la barque. Les poutrelles sont reliées entre elles par une pièce qui forme le rebord extérieur des ponts. Le batelier marche sur ce chemin extérieur, notamment lorsqu'il est obligé de pousser la barque avec des gaffes pour entrer dans un port ou y effectuer de petites manœuvres. Le bord du bateau proprement dit se trouve à l'intérieur de ce chemin ponté; vers la proue il est moins élevé que vers l'arrière du bateau. Vers la poupe il est surélevé et renforcé par trois piquets fixés dans le corps du bateau. Ils servent de point de fixation pour des cordes ou des chaînes. Deux piquets analogues sur le devant de la barque servent à l'attacher lorsqu'elle se trouve le long du mur du quai. Deux autres piquets servaient à attacher les cordes et les chaînes de position des voiles.

## Le gréement

L'ancienne barque avait deux mâts: le grand mât presque au milieu de la barque et le second, légèrement penché vers l'avant dans la partie antérieure de la barque. Les deux mâts étaient fixés dans de gros blocs de bois de noyer, dans le pont, ainsi que sur la grosse poutre immédiatement sur la quille. Des coins de bois permettaient de modifier légèrement la position des mâts. Pour faire face à la puissance des vents, les mâts étaient retenus par deux cables allant de chaque côté du bord de la barque au sommet des mâts. Sur le devant du bateau il y avait un troisième mât, couché sur le pont qu'il dépassait vers l'avant. Un cable passait du haut du mât antérieur au beaupré. Une chaîne reliait la pointe du beaupré à la base de l'étrave afin que le troisième mât ne puisse être soulevé.

On fixait d'abord la voile triangulaire à la vergue au moyen de cordes, ou de manière plus moderne, à l'aide de galets attachés à la voile qu'on faisait coulisser dans la rainure pratiquée dans la vergue.

Pour hisser les voiles aux mâts, on attachait la vergue à une chaîne qui passait par une poulie située au sommet du mât. Le bout libre de la chaîne aboutissait à une autre poulie, plus grande et munie de trois roues. Au bas du mât une poulie semblable faisait pendant et formait ainsi un palan. En tirant sur la chaîne qui passe sur les deux poulies de fer on hissait la vergue et la voile, une autre chaîne permettait de serrer la vergue contre le mât, elle entourait la vergue et le mât, descendait le long du mât et serrait ainsi la boucle qui fixait la vergue au mât.

Pour mettre les voiles en position il fallait actionner une corde qui passait du bout inférieur de la vergue à la base du mât. En serrant ou en relâchant

cette corde, la vergue adoptait une inclinaison plus ou moins forte. Une deuxième corde positionnait la voile «dans le vent»; fixée dans la partie supérieure de la vergue on l'attachait à un piquet de la balustrade au fond du bateau. Ensuite il fallait fixer le coin libre de la voile triangulaire par une corde attachée dans la boucle de la voile et reliée également au piquet de la balustrade. Les mêmes cordes servaient aux deux voiles de derrière et de devant. Les trois cordes mettaient la voile dans la position voulue. Le foc ou troisième voile n'avait pas de vergue. On attachait un coin au bout du beaupré et hissait l'autre coin du foc par une corde passant par une poulie fixée en haut du mât antérieur. En tirant sur cette corde, on tendait le foc. Le troisième coin de cette voile se fixait au moyen d'une deuxième corde de sorte que la voile ne puisse pas flotter au vent. Un nombre respectable de cordes devait donc être manié. Quand le vent était fort il était presque impossible de manœuvrer les cordes à la main, malgré les palans. On se servait alors du cabestan, espèce de treuil placé sur le devant du bateau et mû par des manivelles.

*Willy Egloff†*