



**GSK**  
**SHAS**  
**SSAS**

# **Voiles latines du Léman du passé au renouveau**

Christian Reymond

Association des Voiles Latines Lacustres

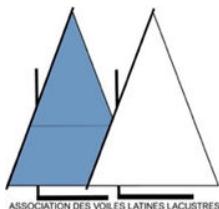
# Pourquoi un livre sur les voiles latines



Au moment où « l'art de la navigation sous voile latine » a pris le chemin de sa reconnaissance au patrimoine immatériel de l'humanité par l'UNESCO, cet ouvrage présente les dernières découvertes des historiens sur notre histoire lémanique. Il décrit une véritable culture liée à l'usage séculaire de la voile latine sur le Léman, la nôtre.

Une vingtaine d'années se sont écoulées depuis la publication des livres de Pierre Duchoud et près de cinquante depuis « Les barques du Léman » de Gérard Cornaz, la « bible » sur le sujet. Le catalogue de l'exposition « Voiles latines du Léman » à Evian en 2017 est épuisé. Il est donc temps de refaire le point avec nos connaissances actuelles.

Le but de ces quelques pages est de présenter en avant-projet ce guide des Voiles latines du Léman.



L'Association des Voiles Latines Lacustres (AVLL), qui regroupe les barques du Léman et du lac d'Annecy, vous propose de soutenir la réalisation de cet ouvrage.

# La barque du Léman, bateau de transport et galère de guerre

La voile latine est apparue au 13<sup>e</sup> siècle sur les galères des comtes de Savoie. Mais il a fallu attendre le 17<sup>e</sup> siècle pour qu'elle passe sur les bateaux marchands.



La « Gaillarde », construite en 1691 à Morges par Laurent Dantal pour le compte de Jean-François Panchaud, homme d'affaires à Morges, est considérée comme la première barque du Léman.



Excellent bateau marchand, mené avec un équipage de cinq hommes seulement, aisé à charger à la brouette grâce à son pont plat, et naviguant particulièrement bien pour l'époque, la barque du Léman rencontre un grand succès commercial. De nombreuses unités sont construites surtout dans le Pays de Vaud.

Les « balcons » latéraux, les apoustis servaient d'appui pour les rames. Durant tout le 18<sup>ème</sup> siècle, les Bernois ont réquisitionné à plusieurs reprises les barques pour des opérations militaires.

Dans le film de Jean Choux (1925), *La vocation d'André Carel*, on voit une barque armée en galère.



# Construction

« Les principaux constructeurs étaient le long de la côte française, Locum, Saint-Gingolph. Tout était fait à la main, les planches des plateaux de 15 à 20 m de long, choisis selon leur courbure. Pour les superstructures et les bords, des mélèzes valaisans et des chênes du Chablais. Pour le fond, du sapin blanc, qui ne pourrit pas dans l'eau. La quille, qui était une dérive fixe était aussi en sapin. Tout tenait avec des « clavets », des gros clous forgés à la main. Le calfatage avait aussi ses secrets. On préparait le calfat avec des troncs de tilleul macérés six mois dans du lisier. Les fibres, les « tilles », étaient ensuite séparées et tressées. Le goudronnage était de rigueur au-dessus de la ligne de flottaison. Pratiquement, ces barques ne pouvaient pas couler. »



Les barques étaient mises à l'eau grâce à un système de patins (les vases) qui glissaient sur deux rails en bois suiffés (les larses). On trouve ce système très efficace tout autour de la Méditerranée. Il a complètement disparu sur le Léman.

# Les bateliers



Au 19<sup>e</sup> siècle, la tâche de batelier est considérée comme le plus pénible de tous les métiers. Lorsqu'on transporte des pierres, il faut charger la barque de 100 tonnes de ce matériau avant de hisser les voiles pour s'en aller. S'il n'y a pas de vent, on doit tirer la barque depuis le chemin de halage qui court tout autour du lac. Un homme reste à bord pour diriger le lourd navire et les quatre autres passent les harnais qui vont leur permettre de haler au moyen d'un cordage appelé maille, les 180 tonnes de barque et son chargement, un véritable travail de forçat.

## 1948, une première barque sauvée



Suite à une souscription publique, les Pirates d'Ouchy rachètent la dernière barque construite en 1932, la Violette. Ils apprennent à la manœuvrer avec d'anciens bateliers et sauvent ainsi le savoir-faire.

Ils la rebaptisent, elle devient la Vaudoise.

# Reconstruction

## La cochère Aurore



À la fin du 20<sup>ème</sup> siècle, plusieurs projets de reconstructions voient le jour. Le 28 octobre 2000, à Saint-Gingolph, la cochère Aurore est mise à l'eau de manière traditionnelle. Grâce à sa petite taille, elle est facilement transportable et participe régulièrement à des rassemblements de bateaux de patrimoine à l'étranger et joue ainsi un rôle d'ambassadeur des voiles latines du Léman.

Longueur hors tout : 10 m – largeur : 3 m – tirant d'eau : 0,8 m – déplacement : 3,5 t – surface des voiles : 40 m<sup>2</sup> – mâts : 7 m et 8 m – antennes : 9,50 m et 11 m – moteur : 33 CV – passagers : 9 – équipage : 3.

# Les canots à voiles latines

## La Bise



Le plus ancien bateau en bois du Léman est un modèle de la barque la « Ville-de-Genève », construite en 1889 par Meinrad Christin du chantier naval de Saint-Gingolph. Il est amarré au port des Pâquis à Genève et a toujours appartenu à la famille Christin.

Longueur : 6 m – largeur : 1,65 m

tirant d'eau : 0,30 m

déplacement : 350 kg –

surface de voile : 15 m<sup>2</sup>

## Le Carlow



Dessiné par Noël Charmillot et construit par Jean-Paul Sartorio de Mies en 1986, le « Carlow » a d'abord été utilisé pendant des années par un pêcheur professionnel de Founex qui pêchait à la voile. Racheté par Noël Charmillot, le « Carlow » a été ensuite utilisé en plaisance. Il est maintenant propriété de sa fille.

Longueur hors tout : 6,90 m

2 voiles latines et un foc.

# La barque du Léman, emblème du Léman

Oubliant l'effroyable rudesse du travail des bateliers, les Lémaniques expriment leur amour des barques par toutes sortes de témoignages autour du Léman.



## L'art de la navigation sous voile latine à l'UNESCO ?

Sur le Léman, en 1900, on pouvait estimer le nombre des bateliers professionnels actifs à 250 personnes sur une soixantaine d'embarcations de travail. Aujourd'hui plus de 300 bénévoles perpétuent la tradition de l'art de naviguer sous voile latine à bord de trois barques, deux bricks et une cochère, soit six embarcations.

Représentées par la Croatie, l'Espagne, la France, l'Italie et la Suisse demandera bientôt l'inscription de « l'art de la navigation sous voile latine » au patrimoine immatériel de l'UNESCO. En avril 2021, le Canton de Vaud l'a inscrit à son propre patrimoine immatériel et la Confédération suisse l'a mis sur sa liste des traditions vivantes en août 2023.

Pourquoi, les comtes de Savoie font construire au 13<sup>e</sup> siècle des galères sur le Léman, comment Laurent Dental, fameux constructeur naval de son époque, invente en 1691 à Morges la première barque du Léman, comment les Bernois réquisitionnent ces barques pour les utiliser comme des galères militaires, comment ces barques changent de forme avec l'abandon du canon à l'avant, pourquoi le 19<sup>e</sup> siècle leur offre leur âge d'or alors que tout le monde pense que la voile va disparaître devant la machine, comment se comportent les barquiers, ces « seigneurs du lac », comment la barque sous voiles croisées devient l'emblème des Lémaniques, quelles barques sont sauvées de la disparition et lesquelles sont reconstruites, qui sont les passionnés qui naviguent encore sur des canots à voile latine.

L'art de la navigation sous voile latine sera-t-il inscrit bientôt au patrimoine immatériel de l'UNESCO ?

C'est à toutes ces questions et à bien d'autres que cherche à répondre cet ouvrage. Richement illustré et présentant nombre d'anecdotes, il apporte un éclairage nouveau sur la culture lémanique.



Né en 1954, Christian Reymond passe son enfance à Corsier-sur-Vevey. Instituteur dès 1975, il démissionne pour partir sur les mers avec son voilier. De retour treize ans plus tard, il lance à Vevey le projet de « La Barque des Enfants » qui après quinze ans d'efforts, devient le premier voilier école de Suisse : la « Demoiselle ». Il a été le commissaire de l'exposition « Voiles latines », à la Maison Gribaldi à Évian en 2017, et auteur de son catalogue.