

# LE LÉMAN

## DES VOILES LATINES

*ERIC-ALAIN KOHLER  
CHRISTIAN REYMOND*

Exposition  
**CHÂTEAU DE CHILLON**  
**Mai-juin 2005**

Trois barques chargées de pierres de construction quittent le port de Meillerie pour Genève (Photo prise vers 1900).

Collection Grognoz, La Tour-de-Peilz

LES CAHIERS DE LA BIBLIOTHÈQUE DE CHILLON — N° 0

# Ingénieurs et capitaines gênois pour les galères de la Savoie LE LÉMAN INAUGURE SES PREMIÈRES VOILES LATINES

## Les galères, ancêtres des barques...

Au XIII<sup>ème</sup> siècle, afin de lutter contre la piraterie et d'imposer leur puissance sur tout le bassin lémanique, les comtes de Savoie construisent la forteresse de Chillon. Ils font venir à Villeneuve des charpentiers navals de Gênes pour y établir une flotte de galères.

En 1343, la flotte savoyarde est détruite dans un incendie au port de Villeneuve. Mais elle est rapidement reconstituée. Le Chablais devient bernois en 1475. En 1536, Berne, alliée de Fribourg et Genève envahit le Pays de Vaud. C'est la fin de la domination savoyarde et le début d'une période de paix de quelque trois cents ans.

### Une idée bernoise ?

Après la conquête du bassin lémanique, les Bernois se retrouvent avec une flotte de galères qu'il faut entretenir à grands frais et qui ne sert plus à rien. Leur esprit d'économie leur souffle l'idée d'un bateau marchand en temps de paix et qui peut être réquisitionné comme navire de combat en cas de guerre. Ce sera la barque du Léman. Outre leurs voiles latines performantes, elles gardent des galères les **apoustis**, ces balcons latéraux qui étaient, sur les galères, les supports des rames. Le vocabulaire utilisé sur les barques est identique à celui des galères, ce qui prouve leur parenté.

## La barque du Léman

Depuis la disparition des **galères** et des **chébecs**, la barque du Léman est le plus grand bateau existant à voiles latines. Ces bateaux emblématiques du Léman sont généralement dotés de deux mâts presque égaux. Elles se distinguent par leurs **apoustis**, ces balcons latéraux qu'elles ont conservées de leurs ancêtres: les galères.

A noter encore qu'elles ont toujours un pont très dégagé, permettant de charger les pondéreux en pontée.



«Vero dissegno del lago di Geneva de Dominico Alphane Perugino inventor, Jacobus de Fornaciariis», vers 1590.

Cette carte qui montre le Léman est assez étrange, puisque la forme du lac est inversée par un dessin correct sur la plaque de la gravure (à l'envers en bas), mais les villes et bourgs côtiers sont dans le bon ordre ! Le Petit-Lac devient ainsi le Haut-Lac. Devant Ripaille: une rare image de la flotte des galères de la Maison de Savoie

## Construite à Villeneuve et portant les armoiries de Vevey La GRANGERE: une barque bernoise mobilisable de 1697



En 1697, Philippe Granger, de Vevey, fait construire à Villeneuve **La Grangère**.

Cette barque est exceptionnellement grande pour l'époque, même en comparaison des bateaux de mer: 110 pieds (plus de 30 mètres) de long par 24 de large. Elle a une capacité de 100 chars (soit environ 80 tonnes).

Hélas ce splendide bâtiment se perd dans une tempête au début de 1700. C'est la plus connue des dix premières barques construites et il faudra attendre la seconde moitié du XVIIIème pour que l'on construise à nouveau un bateau d'un tel tonnage.

Voici le rapport sur **La Grangère** adressé au Conseil

de guerre de Berne par le bailli de Chillon Johann Ludwig Steiger, le 22 juin 1697:

*Mes tres honorés Seigneurs, Philibert Granger, habitant de Vevey a fait construire et fabriquer à Villeneuve un bâtiment ressemblant à une tartane, long de 110 pieds et large de 24 pieds d'une capacité de charge de 100 chars de vin, par Gérard Bieler de Morat, demeurant à Morges, et il m'a humblement prié de faire savoir à Leurs Excellences qu'il y a employé pour cette construction presque tous ses moyens, ce qui lui a coûté pres de 1400 écus blancs, afin de pouvoir gagner sa vie et celle des siens. Il prie Leurs Excellences de bien vouloir accorder à lui et à son bâti-*

*ment nouvellement construit Leur haute protection et de lui permettre de faire peindre sur ce bâtiment Leurs honorables armoiries et d'y arborer le pavillon aux couleurs de Leur Etat, laquelle permission l'assurerait d'autant plus de leur bienveillante protection, et il s'offre à faire enregistrer à la chancellerie de guerre dès à présent ce bâtiment (du temps des Bernois, les barques sont réquisitionnées en temps de guerre. Ndlr) et à voguer avec celui-ci partout où Leurs Excellences l'ordonneront à Leur service.*

*Mais puisque ce bâtiment est parachevé, il aimerait savoir Si sa demande adressée à Leurs Excellences sera satisfaite, la ville de Vevey lui ayant donné à entendre qu'il*

*pourrait faire peindre ses armoiries et à ces fins lui ayant fait cadeau d'un pavillon aux couleurs de la ville, mais étant sujet de Leurs Excellences, il n'a pas voulu oublier de Leur soumettre la susdite demande, et cela d'autant plus que ce bâtiment est destiné à Leurs service en cas de nécessité.*

*En attendant il prie Dieu pour leurs personnes, et je demeure dans le plus profond respect et obeissance, de Mes tres honorés Seigneurs, à Chillon, le 22 juin 1697*

le très obéissant  
serviteur  
**Johann Ludwig Steiger**

(Archives d'Etat, Berne  
Maquette Musée du Léman à Nyon,  
Photographie A. Moccia à Nyon

# La BOURGOGNE: la plus grande barque du Léman aurait pu devenir une attraction touristique de premier plan



La **Bourgogne** devant Genève. Carte postale de la collection Ferdinand Grognez, ancien syndic de La Tour-de-Peilz.



En haut, la **Bourgogne** appareille à Genève (Collection Ferdinand Grognez).

En bas, toutes voiles dehors et à vide, le même bâtiment près de Morges. On aperçoit le Dézaley et les Rochers-de-Naye dans le lointain (Collection de la Confrérie des Pirates d'Ouchy).

## Mises en scène spectaculaires LES PHOTOGRAPHES EN RAJOUTENT UN PEU...



Le spectacle des voiles latines «en papillon» est une des grandes curiosités du Léman: les photographes qui proposent leurs cartes postales «artistiques» aux touristes savent créer d'habiles mises en scènes qui sont assez loin de la réalité...



La **Bourgogne** a été la plus grande barque jamais construite sur le Léman en 1906 au chantier Jaquier de Locum : 4 mâts, 75 tonnes, 33 mètres de coque, 51 mètres hors tout, 580 mètres carrés de voiles. Basée à Meillerie, elle charge 225 tonnes de

pierres. En 1940 elle est aménagée pour effectuer des excursions touristiques. A la Libération, elle est coulée par un coup de bazooka allemand dans le port de Thonon. Elle sera démontée pour être transformée en bois de chauffage en 1948.

## UNE CULTURE LÉMANIQUE QUI NE CONNAÎT PAS LES FRONTIÈRES

### La vie marginale des «bacounis», marins et manutentionnaires

En dépit des gros nuages noirs qui barraient l'horizon, le vent contraire n'arrêtait pas de souffler. Pis, même, il forcissait d'heure en heure. Les six hommes d'équipage étaient épuisés, transis de froid, les bras cassés par quinze heures passées à décharger en raclant le verglas qui transformait le pont et passerelle en patinoire et le passage des brouettes en figures libres de danse sur glace. A la lueur des lampes tempête, ils avaient terminé bien après la nuit tombée.

Tiré de **Animan**  
N° 87, juillet-août 1998  
pp. 30 - 31  
**"Le dernier voyage"**  
par Philippe Souaille



La **Ville de Paris**, fidèlement suivie par son «naviot».

Collection Ferdinand Grognez.



La **Vaudaire** dans le port d'Evian.

Collection Dubois.

### Une barque d'exception bâtie à St-Gingolph: La **Vaudaire**

### Plus efficace au près grâce à ses deux dérives



La **Vaudaire**: l'unique barque dessinée par un architecte, le Genevois Godinet. C'est la plus grande jamais construite à Saint-Gingolph en 1894 : 31,25 mètres de coque et 50 mètres hors-tout. Ses mâts lui permettent de porter 486 mètres carrés de voilure.

Elle est d'abord grée de voiles auriques avant d'être transformée pour recevoir des voiles latines. Autre particularité : elle a deux dérives qui lui permettent de bien remonter au près. Elle ne sera démolie qu'en 1953.



La Savoie au lage de Veytaux.

## LES BACOUNIS

Ces gens étaient les seigneurs du lac. Ils le connaissaient comme plus personne ne le connaîtra jamais. Et quand les barques disparurent, nombreux furent ceux qui s'accrochèrent à cette activité qui n'était plus rentable, comme des "Maître Cornille" du lac... Ils avaient conscience que ce n'était pas seulement une activité de transport qui disparaissait, mais une véritable culture millénaire, un art complexe de la navigation, des savoir-faire multiples, bref, c'était un monde qui s'écroulait.



Ci-dessous: Dimanche à La Tour-de-Peilz: le séchage des voiles.



La **Gironde** échouée devant Villeneuve durant la sécheresse de l'hiver 1920-1921.

Document de Pierre Duchoud.

Dans «*La Patrie Suisse - Journal illustré*» du 13 avril 1921, on lisait ceci:

Or donc, au début de l'an de grâce 1921, pendant de longues semaines, les "cieux par Lui fermés et devenus d'airain" ne laissèrent plus choir, sur la terre assoiffée, la moindre goutte d'eau. Une grande sécheresse en résulta : les sources et les puits tarirent; les ruisseaux et les rivières furent mis à sec: les lacs descendirent à des niveaux

où l'on ne les avait jamais vus, découvrant les pilotis des anciennes stations lacustres, formant à leurs extrémités d'énormes plages de sable ou de cailloux polis et, parfois aussi, de malodorants immondices.

Faute d'avoir été ancrée plus avant dans le lac, c'est ainsi que **La Gironde** se trouva à sec pendant plusieurs mois devant Villeneuve sur une véritable plage de sable, à l'emplacement actuel du port de l'Ouchettaz.

C'est aux bateliers, aux "**bacounis**", que le Léman, pendant longtemps, pendant plusieurs siècles, a le plus livré de lui-même. Ces hommes comprenaient le lac, ce qui est beaucoup plus rare que de savoir naviguer; ils avaient reçu de lui cette habileté accomplie qui permettaient au «Zoulou» à la ceinture rouge de ramener par gros vent d'Ouest au port de la Tour, grand comme un mouchoir, son bâtiment de 130 tonnes, l'**Espérance**, sans casser un oeuf. A moins de cent mètres

du goulet d'entrée, la barque portait encore deux cents mètres carrés de voile rouge à moitié carguée, l'étrave mordait l'écume et la lourde coque s'arrêtait sur son erre, pointe au vent, à deux mètres des jetées. Une ancre mouillée, une amarre portée à terre et l'**Espérance** prenait sa place comme un enfant sage. Du beau travail de barreur qu'aucun homme sur le lac ne saurait faire encore; il y fallait un sentiment aigu et juste des forces et des masses en jeu; il y fallait sur-

tout le sens de l'eau, ce fils du temps et de l'observation.

Obscurément, inconsciemment, le gamin que j'étais, appuyé contre le vent d'ouest à l'extrémité de la grande jetée, les yeux ouverts sur la belle manoeuvre apprenait que les hommes doués de cette adresse élèvent les travaux de la terre et de l'eau, que cette grande habileté honore le gagne-pain et le rachète.

Plus tard, j'ai compris que cette connais-

sance du lac faite de tradition accumulée, d'amour-propre individuel et d'honneur professionnel avait l'amour à sa base, l'amour ennemi de la hâte, mûrissant les arts comme le soleil et les fruits. les conditions de cette maîtrise vivante, une civilisation intelligente les préserverait avec le plus grand soin. Une civilisation intelligente !

**Léman**, 1947  
par André Guex

Editions Marguerat  
Lausanne





La **Genevoise** dans le port de La Tour-de-Peilz.

Collection Ferdinand Grognez.

Au chargement des pierres, à Meillerie, les **bacounis** étaient aidés par les ouvriers des carrières. Ce qui n'était pas le cas lors du déchargement. De 50 tonnes à plus de 100 tonnes à décharger à quatre hommes à la brouette, c'était un travail extrêmement éprouvant.

Durant les trajets, l'équipage pouvait se reposer, pour autant qu'il y ait du vent. Sinon il fallait remorquer la barque à l'aviron avec le naviot (le canot) ou pire, la hâler depuis la rive «à la maille», long cordage pris au sommet du grand mât et aboutissant à des harnais qui permettaient aux hommes de tirer comme des bêtes de somme.

Relativement bien payé pour l'époque, les **bacounis** devaient trouver du travail durant les quatre mois d'hiver où les barques ne naviguaient pas.

Dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, l'arrivée des moteurs simplifia la navigation et



La **Savoie** dans le port de Genève. Les «bacounis» déchargent la pierre de Meillerie qui va servir à la construction de la Genève moderne.

Collection Ferdinand Grognez.

supprima les opérations de remorquage à force d'homme.

Mais ils permirent des na-

vigations plus rapides et donc des rotations plus régulières ce qui impliquait des chargements et des

déchargements plus fréquents: les moteurs n'allégèrent donc pas le travail des **bacounis**.

## Industrialisation et chemins de fer provoquent une disparition silencieuse des barques du Léman dans les années cinquante



**La Provence.** un remorqueur lémanique vu par le peintre Bocion (détail): la vapeur va se mettre tout d'abord au service du trafic des passagers, avant d'assurer de meilleurs délais de livraison aux marchandises. Le chemin de fer et le ciment Portland sonneront définitivement le glas des barques de transport sur le Léman. Tourisme aidant, pour une éclipse d'un demi-siècle seulement !

## 1969: LA MORT DES BARQUES

Après avoir assuré pendant des siècles les transports en tous genres, les barques se heurtent à l'amélioration du réseau routier au XVIIIème siècle, puis à l'arrivée des bateaux à vapeur et du chemin de fer au XIXème siècle. Elles perdent leur cargaison la plus courante : le bois de chauffage pour les villes, remplacé par le charbon.

Paradoxalement, alors que leur fin est inéluctable, le développement industriel et touristique de la Belle-Epoque, offre aux barques son âge d'or. Plus de soixante d'entre elles transportent la pierre de Meillerie afin d'édifier les villes neuves du début du XXème siècle. La Grande Guerre, puis l'usage du béton achèvent ce mode de transport séculaire. La **Neptune** effectue le dernier travail d'une barque **en 1969**.



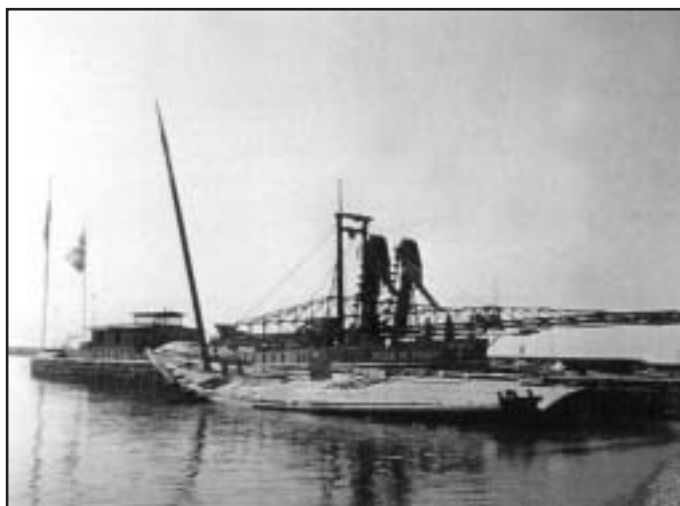
Fin des années quarante, **La Ville-de-Vevey**, la barque d'Henri Pilet agonise au Vieux-Rhône.

**ANNÉES  
QUARANTE  
ET  
CINQUANTE:  
INDIFFÉRENCE  
GÉNÉRALE**

**La Ville-de-Vevey**, la barque d'Henri Pilet est démontée pour récupérer le bois de chauffage.



En 1948, au Bouveret, l'épave de **La Vaudaire**, coulée et démantée, permettait au **Mercure** de s'amarrer. C'est aujourd'hui le plus vieux chaland à moteur du Léman.



C'est ainsi que **La Ville-de-Vevey**, la barque d'Henri Pilet, a été arrimée au flanc d'un chaland pour son dernier voyage, son retour à La Tour-de-Peiliz.

**1999: LE  
RENOUVEAU  
AVEC LA  
BARQUE  
DES  
ENFANTS  
À VEVEY**

**La Barque des Enfants.**  
Mise à l'eau le 28 février  
1999 à Vevey devant le  
Château de l'Aile.

Photo Lucette Cornaz



# Sauvetage d'un patrimoine technique et humain unique LE RENOUVEAU DES VOILES LATINES SUR LE LÉMAN



*Ci-dessus:* En 1998, la **Barque des Enfants** est en construction à Vevey, où son chantier, occupé par des chômeurs, est établi sous une vaste tente au bas de la place du Marché.

Photo Christian Raymond



*A gauche:* L'intérieur avec les **culottes** qui retiennent les membrures, à Vevey en 1998.

Photo Willy Girard.



La **Barque des Enfants**. Pose de la quille à Vevey en 1997.

Photo Marc Sunier.



Toutes les barques : la cochère **Aurore**, le brick **La Vaudoise**, les barques **Neptune** et **Savoie** devant le parking du château de Chillon le 12 mai 2001. En confrères serviables et solidaires, les quatre équipages convoient à Villeneuve le plomb dont on va lester la coque de la **Barque des Enfants**.  
Photo Christian Fernex



**Barque des Enfants**: la pose du pont de mélèze en 1998 à Vevey.  
Photo Christian Reymond

L'Association Voiles latines du Léman groupe les six grands bateaux à voiles latines existant aujourd'hui sur le lac.

Elle a pour but de promouvoir ce patrimoine, de contribuer à résoudre les problèmes communs (douane, administration, législation, accostage, possibilités de caréner, formation, etc...).

De plus, en organisant chaque année des rencontres entre les différentes barques, elle cherche à renforcer les liens d'amitié existant entre leurs équipages.

Deux barques ont échappé à la destruction : La **Neptune** à Genève et **La Vaudoise** à Ouchy. La **Barque des Enfants**, mise à l'eau en 1999

à Vevey est encore en construction à Villeneuve et aura un but pédagogique.

La **Savoie** de 1896, détruite en 1945, a été reconstruite et mise à l'eau en 2000.

La cochère **Aurore** est venue compléter la collection en 2000 également.

Enfin, la galère **La Liberté** lancée en 2001 a donné du travail à 600 chômeurs et assure des promenades touristiques en rappelant que les galères furent les ancêtres des barques. Elle donne de l'urticaire aux puristes qui lui reprochent son allure méditerranéenne et non savoyarde. Ils ne sont ainsi guère sensibles à la qualité d'un symbole fort: galère et liberté...



La **Barque des Enfants** devant Vevey.

Photo Christian Reymond.

# Authentique «*bacouni*» et peintre naïf de Vevey: HENRI PILET ou la nostalgie d'un âge d'or révolu



Henri Pilet, gouache sur papier, 39 x 28 cm, annoté: **La Vaudaire.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 38 x 29 cm, annoté: **Trois barques de Meillerie.**

Le Veveysan Henri Pilet fut le patron du brick **La Ville-de-Vevey** dans l'entre-deux guerres.

Seigneur du lac, truculent, le verbe et le verre hauts, Henri Pilet était un homme à part qui cachait derrière un aspect rugueux un cœur d'or et une passion: sa fascination pour l'âge d'or des barques à voiles latines du Léman.

Et lorsqu'il entra en maison de retraite, vers 70 ans, il se mit à peindre ces barques qu'il avait tant aimées. Mais s'il était un maître de la manœuvre à la barre de son voilier, il s'est retrouvé seul et sans aide avec un nouveau métier: la peinture.

Un simple détail pour un homme qui avait affronté les pires coups de tabac du Léman durant sa vie active.

Et ce nouveau défi fut pour lui l'occasion d'exprimer cet enchantement avec une émotion esthétique longuement cultivée. Car les meilleures des très rares gouaches d'Henri Pilet montrent son sens aigu de la mise en scène.

Aussi bien les barques dans leurs différentes allures que le paysage lémanique, dont il ne retient que des signes forts et des silhouettes, montrent la jubilation qui devait l'animer sur l'eau, entre deux pénibles chargements et déchargements.



Henri Pilet, gouache sur papier, 39 x 22 cm, annoté: **Ville de Paris propriété de Pilou Peret St-Gingolph.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 31 x 23 cm, annoté: **L'Helvétique 1882.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 27 x 22 cm, annoté: **La Savoie.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 30 x 23 cm, annoté: **La Genevoise.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 39 x 28 cm, annoté: **Lorraine de Meillerie.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 39 x 28 cm, annoté: **La Bellone, prop Sache Meillerie.**

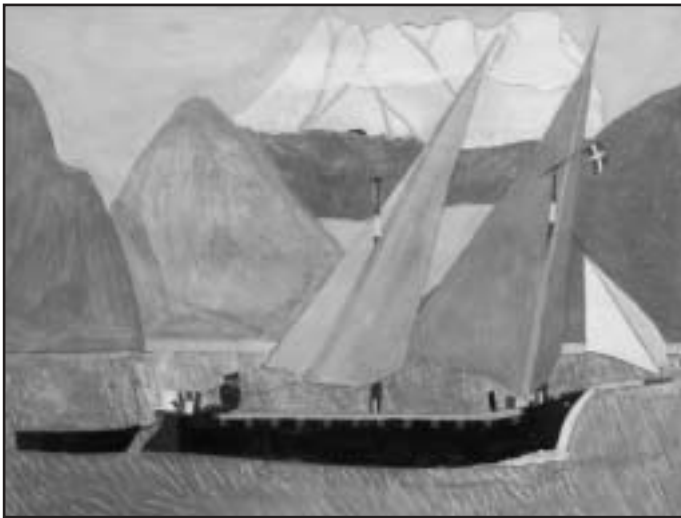
Photographies de L'Atelier du Nègre, 1860 Aigle



Henri Pilet, gouache sur papier, 68 x 50 cm, annoté: **La Bourgogne.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 40 x 29 cm, annoté: **La Valaisanne à Ernest Favez du Bouveret.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 30 x 23 cm, annoté: **La Savoie Meillerie.**



Henri Pilet, gouache sur papier, 30 x 22 cm, annoté: **L'Amazone Meillerie Savoie.**

## UNE EXPOSITION POUR FAIRE CONNAÎTRE, DONNER À PENSER ET ÉMERVEILLER...

Une idée de Christian Reymond qui préside l'association de la **Barque des Enfants**, ancrée à Ville-neuve.

Une série de douze tableaux naïfs et touchants d'un authentique *bacouni*, **Henri Pilet** de Vevey, et que pratiquement personne n'avait jamais vus.

Enfin, trois semaines pour réaliser une (modeste) exposition dans la salle des Armoiries bernoises au château de Chillon, à l'occasion de la **Nuit des Musées**: c'est le pari que toute l'équipe de Chillon a souhaité tenir, avec des moyens réduits et beaucoup d'enthousiasme. Que tous soient ici remerciés.

Dans de telles conditions, il fallait bien évidemment faire des choix difficiles, c'est-à-dire accepter de ne pas pouvoir tout dire et tout montrer. Peut-être aurons-nous ainsi l'occasion d'évoquer ultérieu-

rement et plus en détail le lac de **La Valdoise** et des Pirates d'Ouchy ou encore mieux présenter la grande Galère **La Liberté**, qui fait tant jaser...

En six volets, cette petite exposition souhaite donner à penser, faire connaître et, bien sûr, susciter de l'émerveillement.

Ceci s'adresse tant aux visiteurs étrangers de Chillon qu'à ses voisins proches qui vivent — hélas, souvent sans l'apprécier comme il se devrait... — à deux pas du château le plus visité de Suisse.

### 1 — De Gênes au Léman et de la Savoie à Berne

Bref rappel de la filiation qui relie directement les galères génoises de la Maison de Savoie aux barques à voiles latines qui sillonnent le lac Léman depuis le 13<sup>e</sup> siècle.

### 2 — Economie condamnée et métiers disparus

Le spectacle magnifique des barques (un symbole touristique dont on a abusé) et le travail harassant des *bacounis* tel que nous l'ont laissé de superbes documents photographiques de la fin du 19<sup>e</sup> au milieu du 20<sup>e</sup> siècle. Les touristes s'émerveillaient.

### 3 — La leçon de la mort des barques

Tout patrimoine humain et culturel est fragile. Il nous arrive de liquider sans état d'âme des pans entiers d'un passé jugé révolu. Et cela se fait toujours au nom d'une impérieuse modernité...

### 4 — Le renouveau des voiles latines

Au-delà de la simple nostalgie, les nouvelles barques à voiles latines qui sillonnent le Léman apportent la preuve

que naviguer ainsi peut aussi susciter de nouvelles vocations très contemporaines: le tourisme, le social, l'éducation, le sport, etc.

### 5 — Techniques et astuces de construction

Les maquettes réunies dans le château permettent de voir de près le savoir-faire accumulé dans les chantiers navals durant près de huit siècles.

### 6 — La nostalgie du Veveysan Henri Pilet

Marin et docker, l'ancien *bacouni* s'est souvenu du spectacle inoubliable des barques et des voiles latines de ses confrères: il en a souligné la monumentalité et leur enracinement dans un paysage féérique.

*Eric-Alain Kohler*  
commissaire de l'exposition

## OUVRAGES

**La flottille de guerre de Chillon aux 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> siècles**, 1904, Albert Naef, Lausanne.

**Léman**, 1904, A.-F. Forel

**Sous le ciel du Léman**, René Morax et Jean Nicollier, Photos d'E. Gos et de O. Nicollier, 1930. Ed. Gazette de Lausanne et Spes SA. Lausanne.

**Léman**, 1947, André Guex, éditions Marguerat, Lausanne.

**Les artisans de la prospérité**, in Encyclopédie illustrée du Pays de Vaud, 1972, Editions 24 Heures.

**Mémoires du Léman 1830-1930**, 1975, André Guex, Payot, Lausanne.

**Les barques du Léman**, 1976, Gérard Cornaz, Edition des 4 Seigneurs, Grenoble.

**Le Léman un lac à découvrir**, 1976, G. Amberger, J.-F. Berger, P. Géroutet, R. Monod, J.-J. Pittard, R. Revaclier, M.-R. Sauter, Office du livre.

**Bateaux et batellerie du Léman**, 1983, G. Cornaz, N. Charmillot, J. Naef, 1983, Edita, Lausanne.

**Lémaniquement vôtre, Les Bateaux**, 1986, Jean-Pierre Cuendet, édition Slatkine.

**Lémaniquement vôtre, Les Rives**, 1986, Jean-Pierre Cuendet, édition Slatkine.

**Bocion**, catalogue de l'exposition à la Fondation de l'Hermitage, Lausanne, 1990.

**Nature et histoire du Léman**, Paul Guichonnet, éditions Cabédita, réédité en 1994.

**Le temps des barques**, 1998, Pierre Duchoud, éditions Cabédita.

**Et le Léman trouva le nord...**, La cartographie lémanique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle par Bernard Favier. Association du Musée d'Histoire des Sciences, Genève, 2001.

**Le Pays des barques**, 2003, Pierre Duchoud, éditions Cabédita.

## REVUES

**Animan**, N° 87, juillet-août 1998, p 30 - 31 **Le dernier voyage**, Philippe Souaille.

**Chasse-Marée**, N° 150, mars 2002, p. 16 - 31, **Les barques du Léman**, Jean-Philippe Mayerat.



L'ouvrage d'Albert Naef, architecte et restaurateur du château de Chillon, paraissait en 1904, soit la même année que **Le Léman** de F.-A. Forel, livre de référence fondamental sur le lac.

### **A propos des dimensions des galères savoyardes. A. Naef écrivait ceci:**

La **navis baragnata** de 1283 possédait 36 rames, soit 18 rames de chaque côté, avec un rameur par aviron, sans compter les soldats et les autres passagers; d'autre part la galère royale des flottes de la Méditerranée n'avait guère plus de 48 à 52 rames, soit 24 ou 26 paires d'avirons. Or la grande galère de Chillon avait 117 **naute**; si l'on compte 52 avirons, et deux hommes par aviron, plus quelques matelots pour la manœuvre des voiles, on obtient le chiffre total indiqué dans les comptes (*de la Maison de Savoie, NdR*).

Nous voyons d'autre part que la flottille savoyarde qui, en 1600 se réfugia à Villeneuve et se rendit aux Bernois, était composée de deux galères et de deux brigantins; l'une des galères avait 40 rames, chacune à deux rameurs, et mesurait 30,90 m. de longueur sur 5,80 m. de largeur, l'autre galère ne possédait que 34 rames, chacune à deux rameurs, et mesurait 29,20 m. sur 5,50 m.; toutes deux étaient profondes de 3,20 m. Les deux

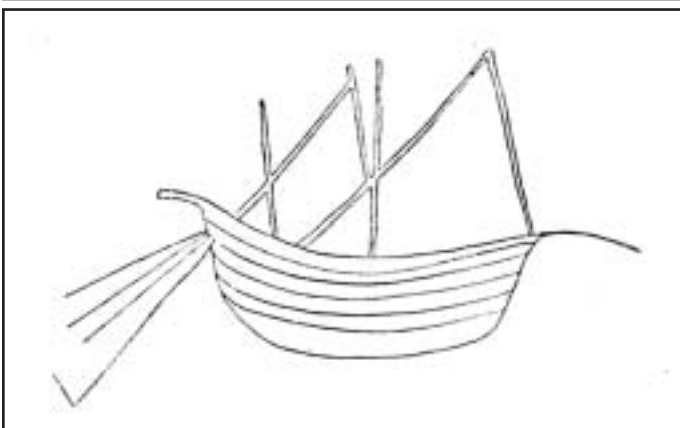
brigantins n'étaient armés chacun que de 16 rames, à un rameur, et les quatre bateaux portaient ensemble 800 hommes.

Ces dimensions, comparées d'une part au nombre des rames et des rameurs, d'autre part aux indications semblables pour les galères des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, permettent de calculer approximativement, même assez exactement, les dimensions de ces dernières.

Les galères bernoises, le **Grand Ours** et le **Petit Ours**, construites à Genève de 1666 à 1672, étaient notablement plus petites. Le **Grand Ours** mesurait 27,40 m. de longueur, 5,40 m. de largeur, avec un grand mat de 19,40 m. de hauteur et un second moins élevé il avait 32 rames, maniées chacune par deux hommes, donc 64 rameurs, 8 canons et portait 150 hommes. Le **Petit Ours** mesurait 20,40 m. de longueur, 4,50 m. de largeur, avec deux mats de 18,50 m. de hauteur, 26 rames à deux rameurs chacune, 8 canons, et 140 hommes.

**Albert Naef, 1904**

© Eric-Alain Kohler



Dessin de galère savoyarde dans le bâtiment du trésor au château de Chillon.