

11 - RETOUR D'UN DES SEIGNEURS DU LÉMAN

Au cœur des Alpes, le lac Léman représente un plan d'eau relativement important avec sa longueur de 72 km, une surface de 582 km² et 167 km de rives.

Ce lac géographiquement isolé de toute influence maritime a vu au cours des siècles un développement important de son trafic naval de marchandises et de personnes.

Les bateaux primitifs, à fond plat et à voile carrée, sans quille, ont été remplacés au cours des siècles par des unités beaucoup plus évoluées, construites sur quille à voile latine, manifestement d'origine méditerranéenne.

Dès le 13^{ème} siècle, la Maison de Savoie construisait des galères, utilisant pour ce faire des spécialistes de la région de Gênes. Au 16^{ème} siècle, des charpentiers de Nice construisent des navires communément appelés "barques".

Les Barques du Léman se distinguent par le fait qu'elles sont entièrement pontées et qu'elles portent leurs marchandises sur le pont. Elles sont construites sur squelette, comme les grands bateaux de mer. Leur parenté avec les galères de Méditerranée est clair; on retrouve sur ces navires du Léman de nombreux termes du vocabulaire typique des bateaux méditerranéens. Contrairement aux bateaux primitifs, les Barques ont des formes fines, favorables à la navigation sous voiles au près et permettant de louvoyer.

Le gréement se compose à de rares exceptions près de deux mâts. Les antennes (vergues) portent des voiles latines de forme triangulaire, larges à la base. Un tel gréement permet de remonter au vent et de louvoyer.

Une des spécialités des Barques du Léman est due au fait que les réas servant à monter les antennes sont placés dans le travers du navire. Ce procédé permet d'éviter la nécessité de faire passer l'antenne d'un bord à l'autre : cette dernière reste toujours suspendue à bâbord. On peut ainsi virer vent debout, sans avoir à changer l'antenne de bord, contrairement à ce qui se passe avec un gréement latin classique. Tribord amures se dit la marche "à la fausse main" car la voile passe devant le mât et elle peut se déchirer sur la bordure. Bâbord amure est la marche "à la bonne main" car la voile passe derrière le mât. Aérodynamiquement, c'est bien entendu la "fausse main" qui est meilleure.

Si les galères et les Barques lémaniques ont des structures relativement semblables, l'aspect général diffère beaucoup : en effet, la galère est longue et étroite, sa poupe domine la proue ; la barque, au contraire, est proportionnellement beaucoup plus large et sa proue fortement relevée, alors que la poupe est basse et comporte un tableau.

L'Association "Mémoire du Léman" s'est constituée en 1992 et s'est mobilisée pour rassembler diverses énergies autour du lac, dans le but de rendre aux rives savoyardes l'un des plus beaux bateaux de leur histoire.

Cette association m'a confié, en qualité d'architecte naval, la tâche de réaliser les plans et de suivre la construction de cette unité qui est actuellement le plus grand navire en bois naviguant sur les eaux intérieures. Il m'a précisément été demandé de constituer à l'identique une barque de 1896 qui s'appelait la *SAVOIE*, mais dont on a perdu pratiquement toutes les données techniques. Cette ancienne *SAVOIE* a été démolie vers 1945, probablement à Lugrin.

A l'époque, les chantiers navals n'utilisaient pas de plans. Les barques étaient construites au moyen de gabarits, selon des méthodes méditerranéennes et qui s'utilisent encore de nos jours. Une telle idée de construction, sans plans, bien que parfaitement réalisable, serait aujourd'hui difficilement présentable aux Autorités et aux sponsors. Il y avait ainsi pour moi à créer des plans techniques permettant de reconstruire la *SAVOIE*, selon les méthodes actuelles et de faire tous les calculs nécessaires à son homologation ainsi qu'à son immatriculation pour qu'elle navigue sur le Léman, en tant que bateau à passagers. Il faut bien s'imaginer qu'il n'y a, en ce début de millénaire, aucune règle concernant des bateaux en bois de ces dimensions, naviguant à la voile et emportant quelques nostalgiques du lac. Heureusement, il reste les sources quasiment inépuisables du regretté Gérard CORNAZ, un ingénieur naval qui a consacré une bonne partie de sa carrière à l'étude des barques du Léman. Les bibliothèques nationales européennes sont également des sources intarissables permettant de se pencher sur le problème de la conception non-graphique des carènes (J.-P. SANSFIELD, E. RIETH, N. PRIETO, J. NAEF, N. CHARMILLOT, etc.).

Les plans n'ont donc pas été réalisés sur ordinateur, mais à la main et en utilisant largement le principe des gabarits, comme à l'époque. Les résultats donnent une barque dont le nom officiel est *SAVOIE 513*, le numéro 513 étant celui de son immatriculation de l'époque, comme on le voit sur les rares photos. Elle présente les caractéristiques suivantes :

longueur hors tout	35.00 m
longueur coque	30.80 m
longueur quille	26.40 m
largeur	8.30 m
déplacement	82 tonnes
surface vélique	340 m ²

Certaines concessions ont été faites aux anciennes barques. En effet, la *SAVOIE 513* a été pourvue de deux moteurs de 60 cv ainsi que d'un propulseur d'étrave. Il a aussi été nécessaire de poser des cloisons étanches de compartimentage.

La charpente a été réalisée à l'ancienne en utilisant un sapin pour la quille, du chêne massif pour les varangues et membrures, de même que pour les barrots de pont. Le bordé a été réalisé en mélèze massif, les galbords atteignant une épaisseur de 10 cm. L'étanchéité de la coque est garantie par un calfatage classique.

L'échantillonnage est resté semblable à celui en usage chez les constructeurs de l'époque :

Quille (sapin blanc)	40 x 30 cm
Carlingue (mélèze)	30 x 25 cm
Membrures (chêne massif)	9 x 13 cm
bordés coque (mélèze)	8 à 10 cm
barrots (chêne massif)	13 x 10 cm
bordés pont (mélèze)	6 cm
mât (mélèze massif)	Ø 40 cm
antenne (mélèze massif)	Ø 30 cm
barre franche (châtaigner)	450 cm

C'est le 11 juin 2000 que les travaux de la coque ont été terminés et qu'a eu lieu la mise à l'eau devant plus de 20'000 personnes.



Depuis, les travaux de finitions, de mâtage et de gréement se sont poursuivis. Les tests de stabilité et l'homologation du navire ont eu lieu pendant la fin de l'hiver 2000-2001 et depuis le printemps de cette année, la *SAVOIE* est devenue opérationnelle.



Vous pouvez venir l'admirer au port d'Evian et si vous faites partie de ces nostalgiques de la navigation à l'ancienne, il ne fait aucun doute que vous réussirez à trouver un embarquement. Gageons que si le poète Lord BYRON le pouvait, il n'hésiterait pas à rendre visite aux prisonniers du Château de Chillon, en se rendant sur place avec cette magnifique réplique de la *SAVOIE*.

© P.-A. Reymond, architecte et expert naval 2001

Lausanne, le 20-10 2001

Consultez le site <barquelasavoie.com>

