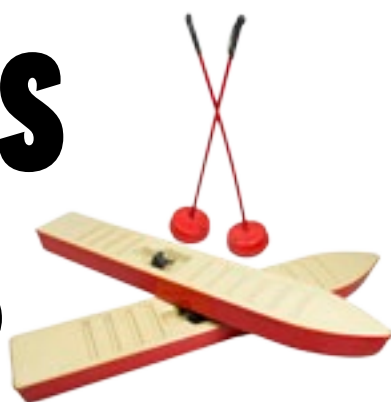




Les engins les plus fous



Laboratoire, le Léman? Le lac a servi à bien des expériences. Un bateau manège actionné par des chevaux? Une baignoire flottante? Une galère pour chômeurs? Une bicyclette nautique? Tous ces moyens de transport farfelus ont été testés sur ses eaux, mais leur trajectoire a souvent été aussi fulgurante que fugace.

La navigation sur le Léman date probablement de la même période que l'implantation des premiers peuples sur les rives du lac, 5000 ans avant notre ère. La découverte de pirogues formées d'un tronc en bois évasé l'atteste. Depuis la révolution industrielle, le développement technologique a pris une ampleur sans pareille, permettant aux hommes de laisser libre cours à leur imagination, pour mettre sur pied des engins fous pour leur époque, qui sont devenus avec le temps des objets de référence ou de musée, innovants, inaboutis ou précurseurs.

La Nautilette fait partie de ces derniers. Cette bicyclette nautique est construite avec un cadre de cycle propulsé par un pédalier qui active une hélice, le tout monté sur deux flotteurs en bois. L'entreprise de cycles Austral lance la Nautilette en 1926. Elle est commercialisée en trois modèles de différentes tailles, standard, «*Traversée de la Manche*» ou

«*Tandem*» pour une vitesse annoncée de 10 kilomètres à l'heure! Pour faire sa promotion, la société embauche René Savard, champion de plongée en apnée. L'engin est censé être «*insubmersible et inchavirable*» et «*reconnu de sécurité publique par le service de la navigation dès 1930*» en Suisse. Il est proposé pour tous types d'usages: le tourisme nautique, les sports, le water-polo, la chasse et la pêche. Son catalogue de vente indique même qu'il a «*un emploi tout indiqué pour la police fluviale, la surveillance des ports, les centres d'hydravions, la poste aux colonies*»... On retrouve sa présence à Vevey pour une démonstration dès 1926, puis en course aux régates d'Évian en 1930 et à la location à Ouchy-plage en 1934, avant qu'il ne disparaisse progressivement au bénéfice des pédalos nouvellement lancés.

Les jeux d'eau stimulent l'imagination! L'inventeur des skis flottants rêvait sans doute de marcher sur l'eau. Son rêve ne déboucha pas sur une production en série. Il est vrai que debout sur ces lattes, même armé de deux bâtons, le «*skieur*» devait osciller entre... démarche chaloupée et noyade annoncée! Construits en plastique, probablement dans le courant des années 1960, ces skis flottants s'inscrivent dans une longue



L'AUTEUR

MARIANNE CHEVASSUS FAVEY

Diplômée en histoire économique et sociale de l'université de Genève et en histoire (spécialisation histoire maritime) de l'université Paris IV-Sorbonne, elle est régatière, journaliste en presse nautique et touristique et conservatrice-adjointe au musée du Léman depuis 2010.





tradition d'essais pour marcher sur l'eau. Selon François Casalis, à la tête d'associations de défense du patrimoine maritime et fluvial, cette recherche remonte au moins au XVIII^e siècle lorsque l'abbé Jean-Baptiste de La Chapelle tente de traverser la Seine. Mais le véritable ancêtre de nos skis flottants est le podoscaphe, cet engin constitué de deux flotteurs (un par pied) fixés l'un à l'autre sur lequel le navigateur se tient debout et avance à l'aide d'une pagaie double. Si la première utilisation attestée d'un podoscaphe remonte à 1858, cet engin est devenu célèbre grâce à James Fowler qui l'enfourche pour traverser la Manche en 1878 et grâce à Gustave Courbet qui l'immortalise en 1865 dans son tableau *La Femme au podoscaphe*. Casalis souligne que le podoscaphe a perdu son identité le jour où la pagaie a été remplacée par le cordage tendu par un canot automobile, ce qui donnera naissance au ski nautique. Il revient pourtant à la mode avec le développement récent du *paddle*.

Un grand nombre de concepts technologiques ont été lancés par des sportifs enthousiastes. En 1990, Philippe Stern, navigateur passionné de toujours et vainqueur à six reprises du Bol d'Or lémanique, cherche à naviguer sur un catamaran avec une surface de voile identique à ses concurrents, mais plus léger et manœuvrable à trois personnes. Inspiré par le modèle américain *Stars and Stripes* construit pour la coupe de l'America en 1991, il fait dessiner et fabriquer le premier voilier du Léman à aile rigide en lieu et place d'une grand-voile. Cette aile est structurée en plusieurs parties: un mât creux et plat à l'avant, et trois panneaux orientables sur la hauteur, recouvert d'une feuille transparente sur le profil comme une voilure de planeur. Malheureusement, l'aile, très puissante et dont il est impossible de diminuer la surface, est détruite lors d'un coup de tabac mémorable. «*On a ramassé les morceaux, puis on s'est dit qu'on allait les brûler et faire un barbecue. Ça aurait été le barbecue le plus cher au monde*», raconte Philippe Durr, un des équipiers. Avec un gréement traditionnel, le voilier réussit néanmoins à remporter le Bol d'Or en 1992.

Les prototypes à succès

L'histoire de la navigation à vapeur sur le Léman commence en 1823 avec le lancement du *Guillaume-Tell*. Capable de naviguer à une vitesse de 13 kilomètres à l'heure et d'embarquer deux cents personnes, ce bateau est une révolution sur le Léman. L'écrivain Juste Olivier, alors âgé de 16 ans, est stupéfait: «*Je vis passer un jour, devinez quoi? Oh! Quelque chose de bien extraordinaire, je vous assure. Une apparition dont la vue confondit toutes mes pensées. C'était le premier bateau à vapeur de notre lac, faisant sa première course: le premier Guillaume-Tell. Cela vous paraît aujourd'hui une niaiserie, mais, il y a trente-cinq ans, ce fut un mémorable événement pour un enfant de mon âge, et même pour un nombre considérable de grandes personnes.*» Dès l'année suivante avec la mise en service du *Winkelried*, le *Guillaume-Tell* n'est plus le seul vapeur du Léman. Les décennies se succèdent et la flotte à vapeur du lac s'enrichit. Au total, selon le documentaliste Didier Zuchuat, une petite cinquantaine

de bateaux de transport à vapeur ont navigué sur le Léman entre 1823 et 1927. Neuf existent encore aujourd'hui.

En 1964, la Suisse a pour projet de réaliser une Exposition nationale qui rende hommage aux valeurs reconnues du pays. Les organisateurs recherchent des attractions qui constitueront le clou de la manifestation. Ils font appel à Jacques Piccard qui, de son côté, voudrait réaliser un vieux projet de son père, un sous-marin de moyenne profondeur, dit mésoscaphe. Ce dernier aurait pour mission de rendre le public conscient de la fragilité des écosystèmes aquatiques. Jacques reçoit carte blanche pour réaliser un engin qui emmènera quarante passagers découvrir les profondeurs du Léman. Il fait appel à son ancienne équipe, ingénieurs et chefs d'ateliers suisses et italiens. À l'issue de deux ans de conception et d'une année de travaux, l'*Auguste Piccard* fait sa première apparition sous les applaudissements du public. Le mésoscaphe plonge dès le 16 juillet 1964. Il emmènera pas moins de trente-trois mille



visiteurs découvrir les fonds du Léman. Vendu en 1969 à une entreprise américaine, ce prototype créé pour l'exposition est exploité jusqu'en 1994 comme sous-marin de recherche. Le mésoscaphe se trouve aujourd'hui au Musée suisse des Transports à Lucerne où il a entamé sa troisième vie.

Plus confidentiel, mais également subaquatique, le projet du *Zanzibar* a été une réussite. «*Attention ce n'est pas un sous-marin, c'est une cloche de plongée autonome!*», précisait Pascal Donzé lors du lancement de son engin. Ébéniste féru de plongée et de spéléologie, ce génial inventeur part d'une baignoire transparente retournée qu'il équipe d'un système de ballast et de deux moteurs, le rendant particulièrement maniable. Le pilote et son passager sont en combinaison de plongée, le haut du corps émergé. Ils respirent dans la cloche un air filtré avec de la chaux sodée (qui a pour propriété d'absorber le gaz carbonique), ce qui implique, comme une plongée en bouteille, de réaliser des paliers de décompression lors de la remontée. En cas de problème, de rupture de la cloche par exemple, un parachute de secours peut remonter l'appareil, tandis que ses deux occupants regagnent la surface en plongée autonome. D'une longueur totale de 2,40 mètres pour 350 kilos, l'engin peut descendre jusqu'à 50 mètres de profondeur. Pascal Donzé l'a employé de 1989 à 1999 dans le Léman (il a même été une des attractions du quarantième anniversaire du musée du Léman) et prévoyait de le transformer pour emmener ses enfants à la découverte des fonds lacustres et marins. Mais la maladie ne lui en a pas laissé le temps.

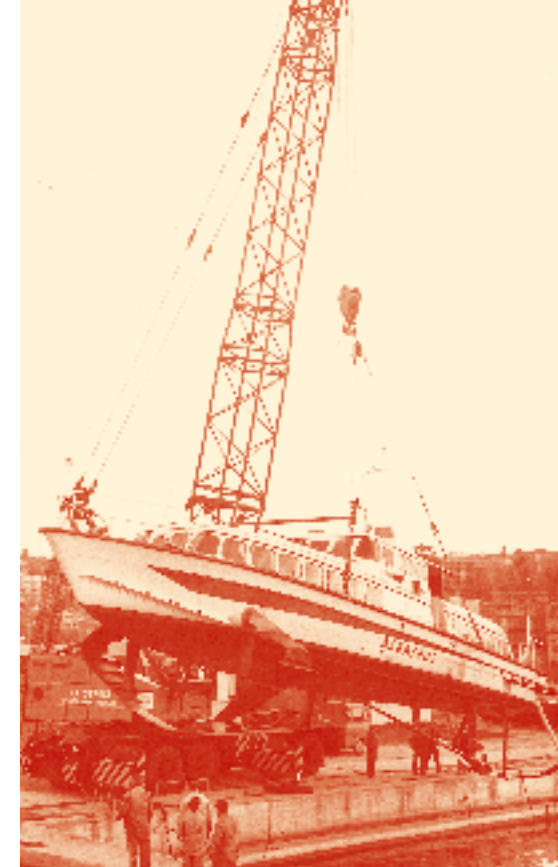
Des expériences éclairs

Lancé en juillet 1825, le bateau manège avait pour but de rallier deux quartiers de Genève : les Pâquis et les Eaux-vives. Mesurant 21 mètres de long pour 8 de large, il avançait grâce à quatre chevaux marchant autour d'un axe vertical, ce qui permettait de faire tourner sa roue à aube. Mais, selon un article de la *Feuille d'Avis de Lausanne*, «*la marche était fort lente et les parfums de l'écurie ôtaient beaucoup de charme à la traversée*»... Le bateau manège ne survécut qu'une saison. Le poète genevois John Petit-Senn se chargea de son oraison funèbre qui se termine par ces vers : «*De l'escargot du lac, l'existence est à bout. Il allait lentement; il ne va plus du tout.*»

Du plus lent au plus rapide, un siècle et demi après, la Compagnie générale de navigation (CGN) inaugure un autre concept dans le transport de personnes. Elle lance l'*Albatros* à l'occasion de l'Exposition nationale de 1964, comme une des attractions phares de la manifestation. Munie d'ailerons portants sous la coque (*hydrofoils*), la vedette propulsait ses soixante-dix-huit passagers à 64 kilomètres à l'heure. Elle est acquise en 1963 auprès du chantier naval Rodriguez de Messine, en Italie



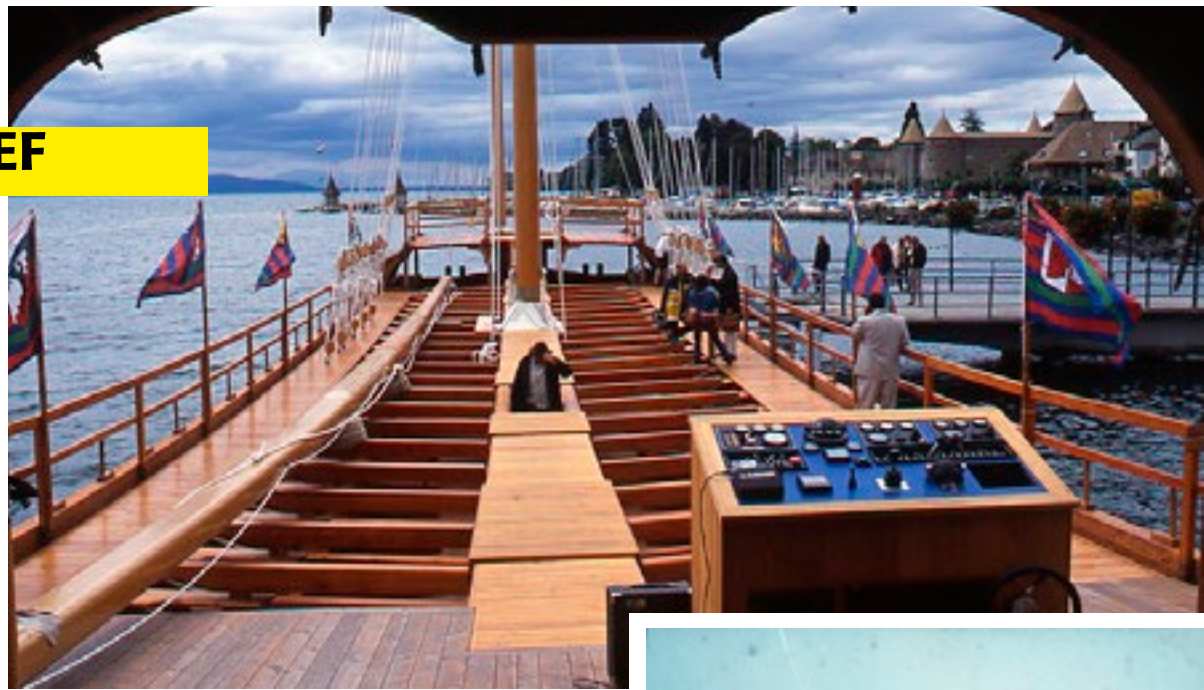
BDEF



pour la coquette somme de 1,2 million de francs. Son succès lors de l'Expo sera tel que la CGN amortit la moitié de son coût d'acquisition, laissant augurer des perspectives réjouissantes. Pourtant, dès sa mise en exploitation sur des lignes de transport entre deux points touristiques d'importance, les touristes boudent sa fréquentation pour une balade plus lascive. Sa fragilité (ses foils frottent au fond

de la rade de Genève à faible vitesse et résistent mal aux chocs contre des troncs d'arbres lors de fortes crues) convainc la CGN de la revendre en 1972 à une société qui l'exploitera pour relier le Lavandou aux îles d'Hyères (Var).

Dans le domaine du transport rapide, l'histoire des hydravions sur le Léman est longue et comporte de nombreux épisodes. En 1905, les premiers essais aéronautiques sur flotteurs sont testés à Amphion-Bains (Haute-Savoie). Tracté par un canot à vapeur du chantier Mégevet, l'aéroplane tente de décoller, mais il est freiné par les vagues et ces essais sont un échec. En 1920, Ad Astra Schweiz Luftverkehrs AG tente de mettre en place une entreprise de transport aérien, entre les différents lacs suisses. Elle crée une base d'hydravions à Corsier, à l'est de Genève. Mais cette compagnie fait faillite un an après son lancement. Le 15 juin 1930, une ligne régulière d'hydravions est inaugurée



entre Évian et Lausanne Ouchy, mais le 2 août, une minute après le décollage, l'avion pique du nez, plonge et coule. La ligne est arrêtée. Une autre tentative est lancée en juin 1957 entre Montreux et Southampton. Elle disparaîtra dès septembre 1958. Différentes tentatives seront renouvelées mais leur exploitation n'excédera jamais une année.

Dès 1912, le Léman sera toutefois le théâtre d'un grand nombre de meetings d'hydravions. Les plus fameux vols seront ceux d'Armand Dufaux en 1910 qui réalise la première traversée longitudinale du Léman, de Noville à la Gabiule. Charles Lindbergh, le célèbre pilote à qui l'on doit la première traversée de l'Atlantique, fait escale à la Société nautique de Genève le 8 novembre 1933. Le géant Latécoère 631, le plus gros appareil au monde en vol commercial, se pose le 14 juin 1948 au même endroit. Il disparaît peu de temps après au Cameroun. Mais depuis 1980, les vols en hydravions sont interdits sur le Léman sur la côte française, et depuis 1997 sur la côte suisse. En 1998, suite à une initiative du fondateur de l'association Helvetia Nostra, Franz Weber, le Conseil fédéral fait adopter une loi concernant l'interdiction des hydroaérodromes sur les lacs suisses, condamnant définitivement le développement de vols commerciaux depuis un plan d'eau.

Dans la mouvance des transports motorisés en tout genre, on voit apparaître en 1950 deux véhicules amphibies qui emmènent des curieux sur le lac. Ces engins, dénommés voitures sur la publicité qui les promeut, proviennent en réalité du... débar-

quement américain à Dunkerque! Ils affichent fièrement les marques Coca-cola et Valvoline. En 1964, le concepteur allemand Hans Trippel lance l'Amphicar 770, le seul véhicule amphibie commercialisé à grande échelle. Il est produit à près de quatre mille exemplaires, dont plus des trois-quarts sont exportés aux États-Unis d'Amérique. En 1962, l'industriel Charles Mesritz fait l'acquisition d'une Amphicar pour se rendre depuis son domicile, au quai Gustave-Ador à Genève, jusqu'à son lieu de travail situé quai de Sécheron grâce à une traversée de 4 minutes. Il estime ainsi gagner 1 heure sur ses quatre déplacements quotidiens en évitant le pont du Mont-Blanc. La navigation en véhicule amphibie a été interdite en 1978 sur les lacs suisses, mais on peut toujours observer à quelques occasions deux Amphicars grâce à des permis de circulation émis avant cette législation.

** Glossaire*

CHIOURME: de l'italien *ciurma* (rythme cadencé), le mot désigne un groupe formé de l'ensemble des rameurs d'une galère.



Les nouveaux galériens

Le Léman, enfin, a eu ses galères. Des vraies. Avec des rames et une chiourme*! Leur présence est attestée dès 1285. Le comte de Savoie en fait construire en vue de défendre le château de Chillon et de mener des expéditions guerrières. Reconnaisant leur utilité, Leurs Excellences de Berne (LL.EE.) font construire en 1666 deux unités la *Grande Ourse* (27,2 mètres de long) et la *Petite Ourse* (22 mètres) afin de protéger le pays de Vaud d'une possible invasion savoyarde. Les rameurs sont recrutés parmi «*les fénéants ou personnes qu'il plaira à Leurs Excellences d'y envoyer, où ils seront nourris et y resteront le temps qu'il plaira à LL.EE. de prescrire*».

En 1992, un individu un peu fou, idéaliste et syndicaliste, lance l'idée de construire un objet original et d'envergure, qui ne fasse pas concurrence à l'économie, pour redonner de l'élan aux chômeurs des métiers de la construction, durement touchés par la crise des années 1990. Et quoi de mieux que de construire une galère pour des gens dans la... galère? Ne pouvant trouver de document tangible permettant de reconstruire une galère lémanique, Jean-Pierre Hirt prend pour modèle le

Manuel de construction des galères découvert au musée de la Marine à Paris. Pendant sept ans, trois cent cinquante demandeurs d'emploi et un certain nombre de professionnels se succèdent pour donner naissance à *La Liberté*, un concept de galère historique, adapté aux contraintes et normes de la navigation à vapeur de personnes à l'aube du XXI^e siècle. Ce projet décrié pour son manque de valeur patrimoniale et historique reste pourtant un succès social et culturel. Une ambiguïté qui contribue à son incongruité! ❖

À lire • Didier Zuchuat, La Suisse, bateau-salon du Léman, Glénet, 2009, Nyon.

• Carinne Bertola, Didier Zuchuat, L'Âge d'or de la navigation à vapeur sur le Léman, Glénet et musée du Léman, 2012, Nyon.

• François Casalis, La Nautilette, in: Cahiers de la Batellerie, n° 71, juin 2014.

• Bernard Schopfer, La formidable saga des multicoques du lac Léman. D'Altaïr à Alinghi, éditions Favre SA, 2009, Lausanne.

• Martial Baertschi, Gréements, trente ans de course à la puissance, in: Nautisme romand, n° 245, mai 2006.

• Jean-François Rubin, À la conquête du ciel et des abysses, Gallimard, 2009.