

Navigation à voiles latines



La Neptune, la Demoiselle et l'Aurore au large d'Ouchy, Régate du Centenaire, 2015 © Roland Grunder

C'est grâce à l'engagement de personnes passionnées qu'ont pu être sauvegardés non seulement les barques à voile latine, mais aussi le savoir-faire nécessaire à leur navigation. Contrairement à la voile rectangulaire, la voile latine permet de remonter contre le vent. Aujourd'hui, celui-ci se perpétue en Suisse occidentale grâce au travail bénévole de deux associations vaudoises, une genevoise, une valaisanne et deux françaises, qui cumulent près de 1'000 membres et 260 bateliers et batelières. Ces derniers font vivre les gestes de cette navigation particulière lors de sorties régulières et ouvertes à toutes et à tous pendant la belle saison et lors de différentes régates patrimoniales et festives. La transmission est assurée grâce à la formation régulière de nouveaux bateliers et batelières.

Née en Méditerranée orientale à l'aube de l'ère chrétienne, la voile latine est introduite sur le Léman au XIII^e siècle, où elle se révèle remarquablement adaptée au lac. Son usage est d'abord militaire et les bateaux civils en sont équipés dans la 2^e moitié du XVII^e siècle. Avec le transport des matériaux de construction, la Belle Époque est à la fois l'âge d'or et le chant du cygne de la voile latine. Les années 1920 et suivantes voient leur nombre décliner. En 1958, il n'en reste plus que deux : la « Neptune » à Genève et la « Vaudoise » à Lausanne, rachetée par les Pirates d'Ouchy en 1948. En 1976, la « Neptune » est restaurée et autour des années 2000 ont lieu plusieurs reconstructions, dont la « Savoie », actuellement le plus grand bateau à voiles latines du monde. Depuis, il n'est plus rare de voir une de ces voiles sur le Léman.

Localisation VD, GE, VS (Lac Léman)

Domaines Nature et univers

Version Juin 2024

Auteur/Auteure Ariane Devanthéry

Lebendige traditionen
traditions vivantes
tradizioni viventi
tradiziuns vivas



La liste des traditions vivantes en Suisse vise à sensibiliser le public aux pratiques culturelles et à leur transmission. Elle se base sur la Convention de l'UNESCO pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel. La liste est élaborée et actualisée en collaboration avec les services culturels cantonaux.

Un projet de :



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la culture OFC

Des origines qui se perdent dans le temps

On ne sait pas exactement où et quand la voile latine est née. Mais son origine méditerranéenne est vraisemblable car c'est entre Grèce et Égypte qu'en apparaissent les premières traces graphiques, à l'aube de l'ère chrétienne.

La voile latine est sans doute dérivée de la voile carrée, par l'inclinaison de sa vergue et la transformation de sa coupe de rectangulaire en triangulaire. C'est alors une révolution. Car elle permet, contrairement à la voile rectangulaire, de remonter contre le vent. Les marines militaires, en particulier, vont l'adopter et la galère en sera le meilleur exemple. Son usage se répand bientôt dans toute la Méditerranée, puis déborde sur les façades atlantiques de l'Afrique et de l'Europe et, par la Mer Rouge, jusqu'à Zanzibar en direction du Sud et du Sri Lanka.

Il n'est dès lors pas surprenant que les comtes de Savoie, à la recherche de bateaux pour s'assurer la maîtrise du Léman, aient fait appel à des constructeurs génois pour se constituer une marine de guerre efficace. Là non plus, on ne sait pas exactement par qui et quand l'ordre a été donné mais un inventaire dressé à Chillon en 1285 fait état de « due galee » (galères), preuve qu'ils y étaient présents depuis quelque temps déjà. Genevois et Bernois ne manqueront pas, le moment venu, de s'équiper eux aussi de galères à gréement latin.

L'usage de la voile latine restera longtemps cantonné aux bateaux militaires et, curieusement, la navigation civile semble l'ignorer jusqu'au milieu du 17^e siècle. Le besoin se faisant sentir d'un bateau de commerce plus efficace que les « naus » (bateaux à fond plat) alors en usage, l'idée se fait jour, sur la rive Nord du lac, de proposer de construire une galère à usage mixte, commercial en temps de paix mais facilement transformable en navire de guerre. La barque du Léman était née. Le prototype, construit par le Niçois Laurent Dental pour le compte du marchand morgien Jean-François Panchaud, la « Gaillarde », est mis à l'eau en 1691. Le succès est fulgurant : dix barques sont construites en six ans. En 1720, on compte huit grandes barques et vingt-trois petites, qu'on appellera brigantins (bricks). Plus de 200 barques de transport sont construites, jusqu'en 1932.

Leur supériorité technique provoque la disparition des anciennes « naus ». Jusqu'à la concurrence des bateaux à vapeur à partir de 1823, les barques assurent l'essentiel des transports autour du lac : personnes, bêtails et marchandises variées. Le bois de chauffage nécessaire aux industries et au ménage, constitue

alors l'essentiel de la marchandise transportée. Lorsque le chemin de fer, à partir du milieu du 19^e siècle, amène le charbon, plus performant et moins cher, on pense que le transport à voile va disparaître. Mais, paradoxalement, c'est le contraire qui se produit : la Belle-Époque offre leur âge d'or aux barques du Léman. En effet, la construction immobilière intense nécessite de gigantesques quantités de matériaux de construction de toutes sortes et les barques à voile sont parfaitement concurrentielles pour ce type de transport. La soixantaine d'unités qui sillonnent le Léman au début du 20^e siècle, pour transporter les pierres de Meillerie, vont marquer la conscience collective, qui fait de la barque vue de l'avant, voiles en oreilles, le symbole même du Léman.

Après la guerre de 1914–1918, le développement de l'usage du béton armé, beaucoup moins cher que la pierre de taille et le développement des transports terrestres sont fatals au transport à voile. Quelques barques continuent à travailler vaille que vaille, mais elles ne peuvent résister bien longtemps. Les années 1920 et suivantes voient le nombre de ces bateaux décliner. En 1958, il n'en reste plus que deux : la « Neptune » à Genève et la « Vaudoise » à Lausanne, que les Pirates d'Ouchy ont rachetée en 1948. En 1976, la « Neptune » est restaurée et autour des années 2000 ont lieu plusieurs reconstructions, dont la « Savoie », actuellement le plus grand bateau à voiles latines du monde. Dès lors, il n'est plus si rare de voir une voile latine naviguer sur le Léman.

Des bateaux et des associations

Les barques, cochères et bricks du Léman sont tous propriété d'une association ou d'une fondation qui en assure la gestion. Les petits bateaux (canots) portant un gréement latin appartiennent en revanche à des privés. L'Association des voiles latines lacustres (AVLL), regroupe la plupart de ces propriétaires. Du côté suisse, ces associations sont au nombre de quatre : la Confrérie des Pirates d'Ouchy (1934, 425 membres, 60 bateliers et batelières), la Fondation Neptune (1977, 80 membres, 55 bateliers et batelières), l'Association la Barque des Enfants (1996, 298 membres, 50 bateliers et batelières) et l'Association des Amis de la Cochère (1997, 194 membres, 25 bateliers et batelières). A elles toutes, les associations lémaniques cumulent près de 1'000 membres et environ 260 bateliers et batelières.

On doit la sauvegarde des barques et des savoir-faire nécessaires à leur navigation à des personnes passionnées qui œuvrent bénévolement. Aujourd'hui, celle-ci se perpétue grâce au travail des quatre associations suisses mentionnées, que viennent rejoindre

deux associations françaises. Il s'agit de gérer ce qui s'apparente à une petite entreprise avec toutes les difficultés que cela implique. Un grand engagement personnel et la mise en place d'une véritable « culture d'entreprise » sont nécessaires, qui soudent les personnes engagées autour de la voile latine.

Le « patron » (capitaine de la barque à voiles latines) est épaulé par plusieurs bateliers et batelières. Ces personnes passionnées font vivre les gestes de cette navigation particulière lors de sorties régulières et ouvertes au public à la belle saison et lors de différentes régates patrimoniales et festives. Ils assurent aussi la transmission de ces gestes en formant régulièrement de nouveaux bateliers et batelières.

Naviguer à voile latine aujourd'hui

À la Belle Époque, une soixantaine de barques et 250 bateliers amenaient pierre de taille et bois de chauffage des lieux de production vers les centres urbains du Léman alors en plein essor. Aujourd'hui, si cette activité a totalement disparu et que le nombre de barques traditionnelles n'est plus que de cinq, ce sont près de 260 bateliers et batelières bénévoles qui emmènent chaque année des centaines de passagers et passagères à bord de ces bateaux et leur permettent de vivre une expérience patrimoniale. L'art de la navigation à voile latine est ainsi pratiqué de nos jours – et c'est paradoxal – par plus de personnes qu'autrefois.

Deux genres de bateaux sont concernés : pour l'essentiel, les anciens bateaux de transport – trois barques, un brick et une cochère – mais également un certain nombre de canots de type voile-aviron.

– Les bateaux de transport : En raison de leur taille et du nombre de bateliers et batelières nécessaires à leur fonctionnement, les barques actuelles sont en mains associatives. Elles sont utilisées comme bateaux à passagers et l'essentiel de leur activité consiste en des navigations à la journée, en location. C'est ainsi qu'elles permettent de gagner les moyens financiers nécessaires à leur entretien. Seule la « Demoiselle » est un voilier école qui, en plus des navigations touristiques, se consacre prioritairement à des camps de plusieurs jours pour les jeunes, écoles, scouts, associations etc., les sensibilisant ainsi à un savoir-faire séculaire.

Considérées comme un patrimoine important par la population riveraine (deux d'entre elles – la « Vaudoise » et la « Neptune » – sont classées monuments historiques), les barques participent régulièrement aux manifestations organisées autour du Léman et dont elles constituent parfois le cœur de la fête : Voiles latines de Morges, Parade de la

CGN (Compagnie Générale de Navigation sur le lac Léman), Régate des Vieux Bateaux à La Tour-de-Peilz, Fête des canots de Rolle, Fêtes nationales du 1^{er} août et du 14 juillet etc. De plus, elles se retrouvent toutes ensemble une fois chaque année pour courir, les unes contre les autres, la Régate dite « du Centenaire ». Ces activités vont de pair avec de fastidieux travaux de maintenance, menés généralement bénévolement durant la morte saison. Le fait d'être inscrit comme bateau à passagers implique une formation très sérieuse pour les bateliers, les batelières et les « patrons ». Pour former un batelier ou une batelière, il faut compter 13 jours de navigation alors que la formation d'un « patron » nécessite un parcours de plusieurs années. En outre, très régulièrement, des navigations d'entraînement sont organisées à leur intention. On y exerce les manœuvres et les « rôles » (personne à l'eau, incendie, voie d'eau, gestion des passagers etc.). Les « patrons » doivent en plus obtenir un permis de pilote de bateau à passagers, c'est-à-dire une licence d'un niveau identique à celui nécessaire au pilotage d'un bateau de la CGN.

– Les canots à voile latine : En mains privées, les canots sont utilisés essentiellement pour une navigation familiale. Ils sont également fréquemment présents lors de différentes fêtes du patrimoine nautique : la Fête des Canots de Rolle, la Régate des Vieux Bateaux à la Tour-de-Peilz, la Classique de Sciez. La pratique, souvent en solitaire, se transmet ici de génération en génération, que ce soit au sein de la famille ou entre pairs et de manière informelle.

Traditions vivantes similaires

De nombreux pays recourent à la voile latine depuis l'Antiquité ; mentionnons notamment les pays du tour de la Méditerranée, de la Mer Rouge et du Golfe persique ainsi que de l'Océan Indien et de la façade atlantique de part et d'autre du détroit de Gibraltar. Dans ces pays, la navigation à voile latine est encore utilisée quotidiennement et les chantiers de construction n'ont pas perdu leur savoir-faire, continuant à produire et entretenir des bateaux à voile latine selon les typologies locales. On voit ainsi aussi bien naviguer des bateaux anciens conservés que de nouvelles unités. Les restitutions historiques sont surtout le fait de pays européens. En voisin du Lac Léman, le Lac d'Annecy a par exemple son brick à voiles latines : l'« Espérance III ».

Par son élégance et son charme, la voile latine sert déjà souvent d'argument touristique et est utilisée tant pour la promotion d'un lieu (pointus alignés au quai d'honneur dans les ports du sud de la France)

qu'en offrant des prestations de promenade par exemple (felouques d'Assouan sur le Nil en Egypte ou aux îles Kerkennah en Tunisie).

De nombreuses associations soutiennent l'art de la navigation à voile latine. Elles organisent des stages de formation et des chantiers d'entretien ou de rénovation. Elles suscitent aussi des études historiques permettant de comprendre cette activité et diffusent les connaissances acquises par l'édition de livres. Par tous ces moyens, elles font vivre toute la culture liée à leur passion. De nombreux musées montrent également la richesse de ces patrimoines.

Il est à relever que, au moment où s'annonce une nécessaire décarbonation et donc l'abandon des moteurs thermiques, il faut tout faire pour conserver les savoir-faire, surtout dans les pays les plus pauvres, qui n'auront pas les moyens de passer à des techniques pointues (moteurs électriques ou à hydrogène) et devront probablement se contenter de ce qu'ils ont conservé. La reconnaissance des techniques ancestrales de la voile latine, est donc, pour eux, un facteur essentiel de la transition énergétique.

Menaces et mesures de sauvegarde

Si la navigation à voiles latines sur le Léman a été préservée jusqu'ici de la disparition, elle n'est pas pour autant sortie de sa zone de danger. De nature variée (matérielle, financière, sociétale, légale ou sécuritaire), les dangers qui la guettent appellent des réponses elles aussi variées.

Les Cantons de Vaud et de Genève ont contré la disparition matérielle des deux dernières barques historiques du Léman en les classant comme monuments historiques en 1993 : la « Vaudoise » (1932) en 1979 et la « Neptune » (1904). Mais le coût d'entretien des grands bateaux (patrimoniaux ou non) est un problème en soi. Même si la maintenance est en grande partie assurée par des bénévoles, certains travaux spécifiques doivent être assurés par des professionnels et des professionnelles au coût de main d'œuvre élevé, ce qui nécessite des campagnes de recherches de fonds et le recours à des entreprises étrangères, les chantiers lémaniques qui entretenaient ces barques ayant disparu. La « Neptune » mise à part (qui dispose de deux « patrons » professionnels pour en assurer la navigation et la maintenance), toutes les autres barques dépendent de leurs bénévoles. Comme toutes les structures basées sur le bénévolat, les associations de voiles latines sont fondamentalement fragiles et ne peuvent survivre que si elles parviennent à recruter suffisamment de bénévoles.

La législation concernant les bateaux à passagers est aussi porteuse de ses propres menaces pour cette tradition : elle astreint d'une part les « patrons » à obtenir un permis de naviguer équivalent à celui d'un pilote de la CGN – dont les associations constatent que la complexité freine le renouvellement des « patrons » et les pousse à souhaiter une simplification. Les inspections permettant l'obtention des permis de navigation peuvent aussi se révéler des passages délicats à réaliser.

Étudier et transmettre pour continuer à préserver

L'Association des voiles latines lacustres (AVLL) et ses membres passionnés poursuivent malgré tout leur travail : recherches historiques, documentation, conférences, édition d'ouvrages présentant les voiles latines du Léman mais aussi réintroduction du vocabulaire spécifique auprès des bateliers et batelières actuels. Toutes et tous ont à cœur de rendre visible la culture lémanique et de la transmettre afin de la faire perdurer.

Informations

Gérard Cornaz: Les Barques du Léman. Genève, Slatkine, 1998 [1976]

Gérard Cornaz, Noël Charmillot, Jacques Naef: Bateaux et batellerie du Léman. Lausanne, Edita, 1983

André Guex: Mémoires du Léman 1830–1930, Lausanne, Payot, 1975

Pierre Duchoud: Des hommes et des barques, voiles latines du Léman. Bière, Cabédita, 2014

Pierre Duchoud: Le pays des barques, voiles latines du Léman. Yens-sur-Morges et St-Gingolph, Cabédita, 2003

Pierre Duchoud: Le temps des barques, voiles latines du Léman. Yens-sur-Morges et St-Gingolph, Cabédita, 1998

Christian Reymond: Voiles latines du Léman. Evian et Gand, Ville d'Evian et Snoeck, 2017

[Association des voiles latines lacustres](#)

Contact

[Association des voiles latines lacustres](#)